MARYNARZ POLSKI





MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Rok I Kwiecień 1946 r. Nr 1

CENA EGZ. 15 ZŁ.

Treść:

Nasza okładka: marynarz na tle proporca na dziobie okr. podwodnego

Redaktor: kpt. Brandys Marian.
Układ graficzny i rysunki: kpt. Jaeger Adam, por. Balcerak Józef, por. mar. Habrowski Stanisław.
Fotografie: mar. J. Uklejewski, S. I. B. Photoservice, British Official Photograph, Attaché prasowy Gener. Kons. bryt., Foto „Urban", Gdynia.

Wydawca: Zarząd Pol.-Wych. Marynarki Wojennej.
Druk i ilustracje wykonano w Zakl. Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj.

MARYNARZ POLSKI

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK I. Gdynia, kwiecien 1946 r. NR. 1.

STARTUJEMY

„Marynarz Polski“ wypływa na pełne morze w pierwszą rocznicę historycznych dni marca i kwietnia 1945 r., w których oddziały Pierwszej Armii Wojska Polskiego, wspierane przez radzieckiego sprzymierzeńca, oczyściły Wybrzeże z niemieckich faszystów i zatknęły swe sztandary nad polskim Bałtykiem: od Elbląga aż po Szczecin.

Kiedy dzisiaj spogląda się na tamte dni z perspektywy roku — trudno oprzeć się uczuciu radosnej dumy. Czas ten nie został zmarnowany. Nigdzie może trud odbudowy nie był tak ciężki, jak tu, na Wybrzeżu, ale nigdzie również nie osiągnięto rezultatów tak konkretnych i zmian tak widocznych. Kiedy przybyliśmy tu, niespełna przed rokiem, całe Wybrzeże przedstawiało jeden żałosny cmentarz. Zaminowane porty przygnębiały bezruchem i martwotą, wyludnione miasta i osiedla odstraszały pustką i zniszczeniem.

Dziś wszędzie pulsuje życie. Zaludniły się miasta. Zniknęły ostatnie ślady niemczyzny. Odbudowuje się stopniowo zniszczone urządzenia. Otwarły się i ożywiły porty. Coraz więcej wpływa do nich obcych statków. Skrzypią krany portowe i dźwigi. Rzesze robotnicze wyładowują w portach polskich towary ze wszystkich stron świata.

W ramach odbudowy całokształtu życia na Wybrzeżu, odbudowuje się również odrodzona Marynarka Wojenna, której Pierwsza Armia Wojska Polskiego przekazała straż nad Bałtykiem. Marynarka Wojenna wyszła już z pierwszego stadium organizacyjnego i szeroko rozgałęzioną siecią placówek coraz mocniej i pewniej obejmuje pieczę nad polskim Wybrzeżem. W porcie wojennym stoją pierwsze okręty wojenne pod biało-czerwoną banderą. Pracuje pełną parą nasza stocznia. A w jednostkach szkolnych młody narybek marynarki wdraża się pilnie w tajniki fachowej wiedzy morskiej, aby z czasem móc pełnić odpowiedzialną służbę na okrętach.

Równolegle do rozwoju innych instytucji Marynarki Wojennej, rozwija się i działalność naszego wydawnictwa.

Rozpoczęliśmy naszą pracę w maju 1945 r. wydawaniem skromniutkiej gazetki marynarskiej „Nasze Morze", drukowanej kątem w prywatnej drukarni. Dziś wypuszczamy w świat „Marynarza Polskiego", drugi obok codziennej „Gazety Morskiej" organ Marynarki Wojennej, wykonany całkowicie w naszych zakładach drukarskich i graficznych.

„Marynarz Polski" jest pismem marynarskim, to znaczy, że z nieznacznymi wyjątkami, od pierwszej do ostatniej strony wypełniany jest przez marynarzy. Jako pismo marynarskie przeznaczony jest w pierwszym rzędzie dla marynarskiej braci. Pragniemy, aby nasi koledzy, oficerowie i szeregowi Marynarki Wojennej z jednostek lądowych i pływających, mogli w nim znaleść zawsze pożyteczny materiał fachowy i historyczny oraz miłą rozrywkę po trudach dnia codziennego.

Pragniemy także, aby „Marynarz Polski" dotarł do wszystkich żołnierzy Wojska Polskiego, szczególnie zaś do tych weteranów Pierwszej Armii, którzy przed rokiem związali się z Bałtykiem ślubem przelanej krwi. Niech wyczytają z „Polskiego Marynarza", że morze, które wywalczyli ciężkim bojowym trudem, znajduje się obecnie pod dobrą i czujną opieką.

„Marynarz Polski" musi dotrzeć również do naszych kolegów marynarzy, których w 1939 r. wojenny sztorm oderwał od polskich wybrzeży i zaniósł na dalekie morza, gdzie okryli chwałą banderę Polskiej Marynarki Wojennej.

Naszym kolegom, którym dotąd nie udało się powrócić do kraju przesyłamy „Marynarza Polskiego", gdyż wiemy od nich samych jak bardzo są spragnieni wieści o polskim morzu i wybrzeżu. Niech „Marynarz Polski" rozproszy opary jadowitej propagandy, jaką rozsnuwają wokół nas polityczni agitatorzy sanacji.

Niech polscy marynarze na obczyźnie wyczytają między wierszami naszego pisma, że czekamy na ich powrót, że odrodzona Marynarka Wojenna R. P. potrzebuje ich doświadczonych i fachowych rąk.

Czwartą grupą czytelników, dla których przeznaczamy nasz miesięcznik, są wszyscy nasi cywilni przyjaciele i entuzjaści, którzy od miesięcy zasypują nas pisemnymi pytaniami o najdrobniejsze szczegóły, tyczące rozwoju odrodzonej Marynarki Wojennej R. P. Obecnie znajdą oni wyczerpującą odpowiedź na wszystkie dręczące ich pytania w kolejnych numerach „Marynarza Polskiego", ilustrowanego miesięcznika Marynarki Wojennej.

Wydając pierwszy numer „Marynarza Polskiego" zwracamy się do wszystkich czytelników z gorącą prośbą o najściślejszą z nami współpracę. Prosimy o nadsyłanie nam: materiałów historycznych z dziejów Marynarki Wojennej — polskiej i obcej, materiałów z działań morskich w czasie pierwszej i drugiej wojny światowej, fachowych artykułów marynarskich, życiorysów zasłużonych marynarzy polskich, literackich utworów marynistycznych oraz ciekawych zdjęć i rysunków. Ponadto prosimy o szczerą i rzeczową krytykę naszego pisma.

Redakcja

Naczelny Dowódca W. P.

Budowniczy Odrodzonej Marynarki Wojennej



... Przed Marynarką Wojenną stoi doniosłe zadanie obrony pięćsetkilometrowej granicy morskiej. Marynarka Wojenna ponosi odpowiedzialność za to, aby od strony morza nikt nie wtargnął do naszego domu — do naszej Ojczyzny. Dla spełnienia tego zadania, musimy wysoko dzierżyć naszą banderę. Marynarka Wojenna jest chlubą Narodu i wojska. Nie szczędźcie więc trudu i pracy, dajcie z siebie maksimum wysiłku, a wówczas osiągniemy rezultaty na miarę naszych zadań ...

(Z przemówienia do oficerów i marynarzy Marynarki Wojennej, wygłoszonego w dniu 26 marca 1946 r. w Gdyni)

MICHAŁ ŻYMIERSKI
Marszałek Polski

Naczelny Dowódca wśród marynarzy

Naczelny Dowódca W. P., Marszałek Michał Żymierski przeprowadził w dniach 25 i 26 marca 1946 r. inspekcję w jednostkach i instytucjach Marynarki Wojennej.

Poniżej podajemy szereg zdjęć z pobytu Marszałka wśród marynarzy:

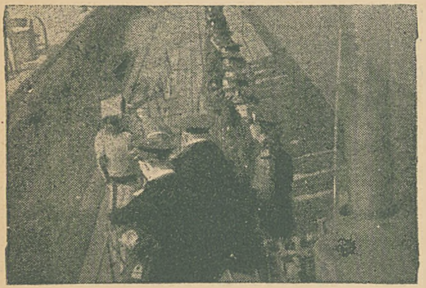
Marszałek w rozmowie z kontradmirałem A. Mohuczym



W chwilę po dekoracji zasłużonych oficerów i marynarzy



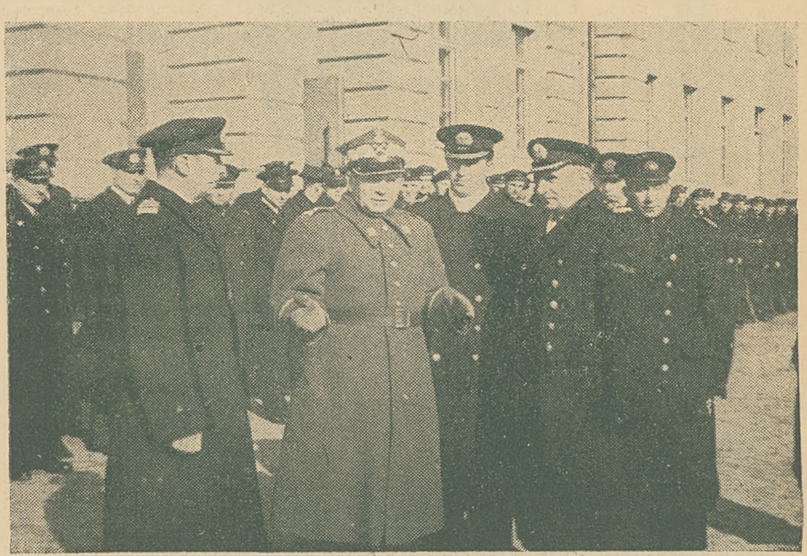
Marszałek przyjmuje raport na okręcie



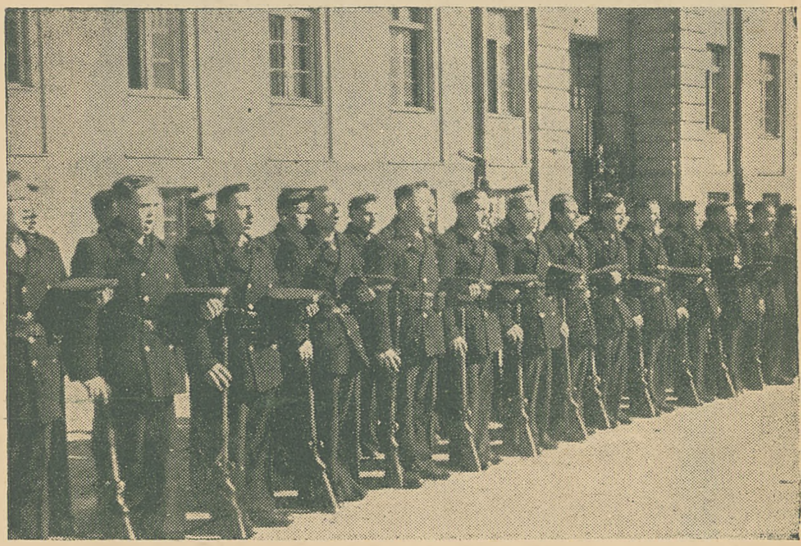
Marszałek ogląda uzbrojenie okrętu Mar. Woj.



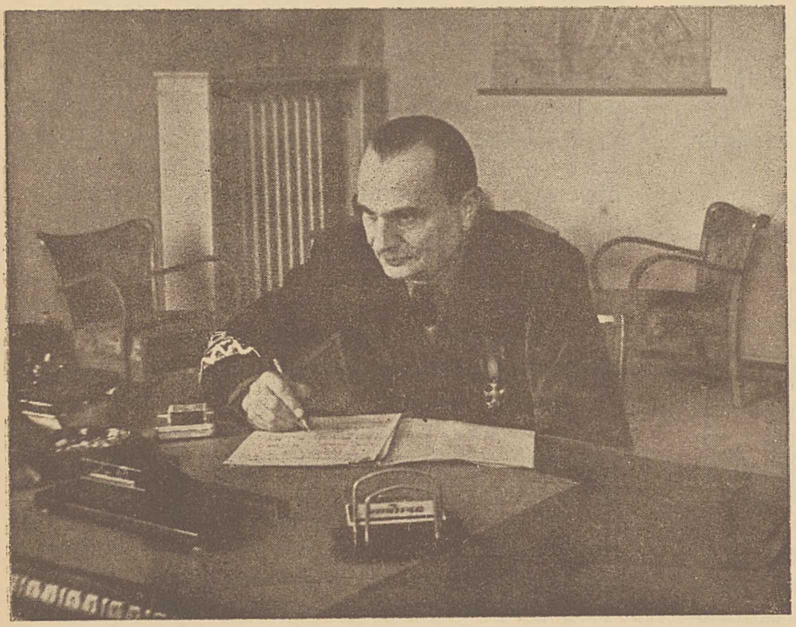
Marszałek Żymierski dzieli się swymi spostrzeżeniami z kontradmirałem Mohuczym, komandorem Urbanowiczem i komandorem por. Boczkowskim



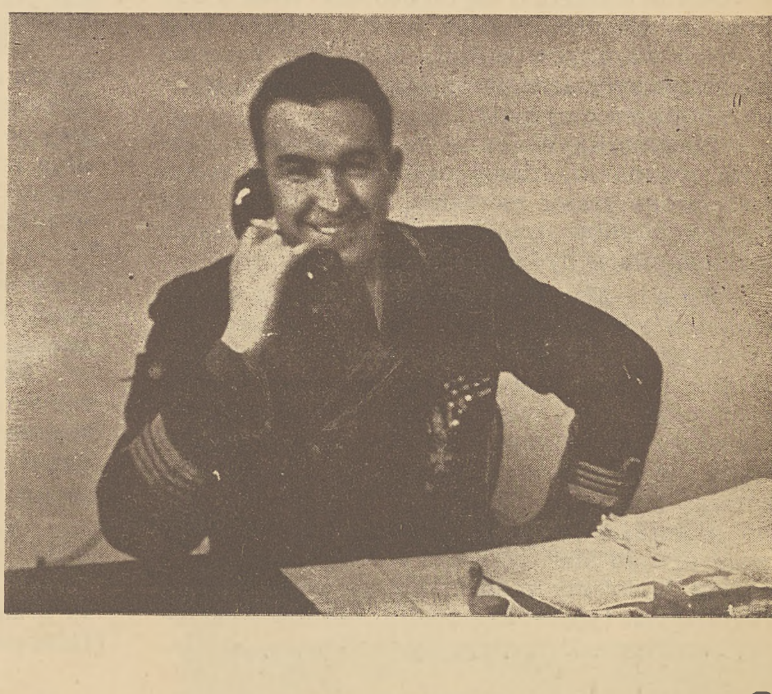
Dźwięki „Roty" rozbrzmiewają głośnym echem na dziedzińcu koszarowym



Dowództwo Marynarki Wojennej R. P.



Kontradmirał
Adam Mohuczy
p. o. Dowódcy i Szef Sztabu Głównego Marynarki Wojennej



Komandor
Józef Urbanowicz
zastępca Szefa Sztabu Głównego Marynarki Wojennej do spraw polit.-wych.

Komandor ppor. R. Nowakowski

Perspektywy Marynarki Wojennej

Jej cele, zadania i mozliwosci rozwojowe

Po drugiej wojnie światowej weszliśmy na morze 500 km. pasem sięgającym od Elbląga do Szczecina. Przyszłość Polski, Jej wielkość i potęga leży na morzu. Dziś stajemy do startu w wyścigu pracy na morzu i musimy dokazać, że te wielkie zadania wypełnimy.

Pracę na Wybrzeżu rozpoczynamy w bardzo ciężkich warunkach. Zniszczenie całego kraju przez działania wojenne i barbarzyństwo Niemiec nie ominęło też wybrzeża morskiego. Urządzenia portowe, stocznie, magazyny i budynki portowe zastaliśmy prawie we wszystkich objętych portach doszczętnie zniszczone.

Silną wolą i pracą ludzi, związanych z wybrzeżem, rany zadane wojną powoli lecz konsekwentnie zaczynają się zabliźniać i obecnie możemy się poszczycić wynikami tej pracy. Port Gdynia i Gdańsk doprowadzone do częściowej możliwości przeładunkowej już dziś wykonują swą pracę pomyślnie. Z miesięca na miesiąc zwiększa się ilość i tonaż przychodzących okrętów. Przychodzą statki pod obcą banderą i coraz więcej pod polską. Zwiększa się tabor pływający w portach. Marynarka Handlowa rozwija się.

Równolegle do rozwoju Marynarki Handlowej musi rozwinąć się i Marynarka Wojenna. Po drugiej wojnie światowej Mar. Woj. znalazła się w obliczu trudniejszego zadania aniżeli w 1939 r.

Niezbyt wielki pas wybrzeża 70 km. w 1939 r. obecnie rozszerzył się do 500 km. Wraz z wybrzeżem objęliśmy nowe porty. Wobec tych nowych warunków zadania Mar. Woj. znacznie się zwiększyły. Dziś przed Mar. Woj. stoją trudne i konkretne zadania.

Marynarka Wojenna, ta siła zbrojna Państwa na morzu, której najistotniejszym celem jest obrona granic morskich, baz morskich oraz obrona statków handlowych, aby te zadania wykonać musi być odpowiednio silną.

Tę siłę Mar. Woj. wspólnie tworzą okręty wojenne różnych typów, baterie nadbrzeżne, umocnienia brzegowe oraz lotnictwo morskie. Wojna nie zostawiła nam nic ze wspomnianych elementów. Sami więc musimy stworzyć od nowa naszą siłę na morzu, aby ta siła była zbudowana w proporcji posiadanego obecnie wybrzeża.

Przejdźmy teraz do analizy oraz przewidywań rozwoju Mar. Woj. Dla obrony naszych wybrzeży będziemy musieli posiadać okręty następujących typów: krążowniki obrony wybrzeży, kontrtorpedowce, okręty podwodne, trawlery, ścigacze oraz okręty do specjalnych celów jak szkolny, hydrograficzny, a także pomocniczy tabor portowy.

Uchronione nasze okręty za granicą są pierwszymi elementami naszej Floty. W rachubę tu mogą wejść pozostałe okręty Mar. Woj. z 1939 r. to jest 2 kontrtorpedowce, 4 okręty podwodne i 4 trawlery. Część tych okrętów znajduje się już w kraju, powrót reszty spodziewany jest w najbliższej przyszłości. Do tych okrętów doszły by jeszcze okręty poniemieckie oraz okręty, na których walczyli za granicą polscy marynarze, przyczyniając się swoją odwagą i ofiarnością do pokonania wspólnego wroga niemieckiego.

Biorąc to wszystko pod rozwagę, do pełnego programu rozbudowy będzie nam potrzeba jeszcze dość dużo okrętów. Okręty te mogą być wybudowane na zamówienie zagranicą, a częściowo wykonane w kraju.

Wobec posiadania obecnie stoczni, po ich rozbudowaniu i doprowadzeniu do stanu pełnej wydajności, sprawa ta nie powinna nastręczać większej trudności.

W wypadku budowania okrętów na stoczniach w kraju, trzeba się liczyć z tym, że Marynarka Handlowa, której tonaż wobec perspektywy gospodarczego rozwoju musi być odpowiednio rozbudowany, będzie się starała budować statki w kraju, co znacznie rozciągnie w czasie budowę tych okrętów. Obok stoczni poboczna produkcja przemysłu musi być nastawiona na budowę okrętów w kraju.

Celowa centralna polityka gospodarcza powinna dostosować wytwórczość krajową i koordynację przemysłu tak, aby zaopatrzenie w niezbędne surowce i fabrykaty odbywały się według hierarchii potrzeb. Ułatwi to zadanie okoliczność, że wielki i średni przemysł znajduje się w ręku Państwa.

O ile przyjmiemy, że okręty będą się budowały za granicą, to w tym wypadku zapłata mogłaby być uregulowana drogą wymiany towarowej.

Równolegle z powiększeniem Floty, w konsekwencji posiadania szerokiego wybrzeża, powinna być rozbudowana obrona wybrzeża. Zadanie to wypełnią: baterie nadbrzeżne, umocnienia brzegowe i do pewnego stopnia lotnictwo.

Odpowiednie działa do obrony wybrzeża o ile by nie znalazły się w kraju, jako zdobycz wojenna poniemiecka, powinny być zakupione za granicą, również drogą wymiany towarowej. Cała praca i surowiec, potrzebne dla umocnienia

nadbrzeży powinny być wykonane własnymi środkami, których w kraju nie zabraknie.

Pozostaje kwestia lotnictwa. Tu szerokie pole do popisu i zdania egzaminu miały by nasze Państwowe Zakłady Lotnicze. Nasi inżynierowie - konstruktorzy, mając na uwadze doświadczenie z ostatniej wojny powinni wykazać, że nie są gorsi od swych kolegów zagranicznych. Odpowiednie zakłady i dostosowanie przemysłu do tych celów już dziś powinny wejść w orbitę ogólnego gospodarczego planowania czynników państwowych w odniesieniu do wytwórczości krajowej.

Związana z rozbudową lotnictwa morskiego kwestia lotnisk i portów lotniczych nie będzie nastręczała dużej trudności. Na wybrzeżu pozostało trochę lotnisk poniemieckich, które wprawdzie obecnie nie nadają się do użytku, lecz po niezbyt wielkim wkładzie pracy będą mogły być odbudowane własnymi środkami i materiałem.

Sprawa rozwoju Mar. Woj. łączy się nierozerwalnie z ludźmi. Budując nowe okręty, umacniając wybrzeża musimy jednocześnie dążyć do wyszkolenia w możliwie krótkim czasie całego zastępu specjalistów. Tak w kraju jak i na razie za granicą mamy dość dużą kadrę oficerów i podoficerów, którzy mogą zasilić szkoły i kursy dla szkolenia przyszłych specjalistów morskich.

Dla celów szkoleniowych w Marynarce Wojennej konieczna jest szkoła oficerska i istniejąca już szkoła specj. morskich. Ta ostatnia prowadzić musi dwa kursy: młodszy kurs specjalistów i starszy kurs specjalistów. Ponadto powinny być uruchomione w miarę potrzeby Oficerskie Kursy Specjalne dla poszczególnych specjalistów jak: artylerii, broni podwodnej, nawigacji, sygnalizacji i t. d.

Tak zorganizowane szkoły i kursy dadzą nam potrzebną ilość specjalistów na okręty i do obrony wybrzeża. Nie łudźmy się, że praca nad odbudową Mar. Woj. i wyszkoleniem specjalistów będzie pracą łatwą, lecz przy poparciu najwyższych czynników państwowych, w zrozumieniu dążenia do ogólnej rozbudowy Państwa, cały ogrom pracy jaka nas marynarzy czeka, da się wspólnym wysiłkiem pokonać. Musimy pamiętać, że dziś, gdy weszliśmy szerokim wybrzeżem na Bałtyk, nie damy się zepchnąć z tych granic i musimy być godnymi obrońcami granic morskich Polski.

Największe okręty R. P.

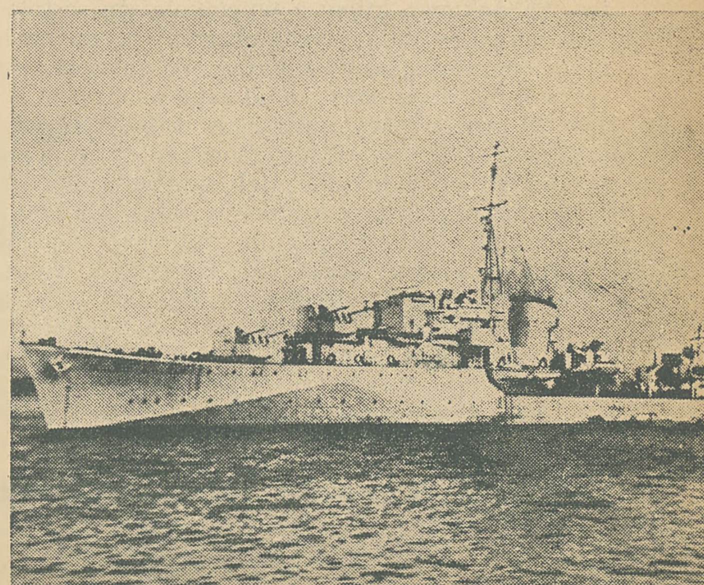
W postępie swego rozwoju Marynarka Wojenna zyskała coraz silniejsze typy okrętów bojowych.

Od małego patrolowca ORP. „Pomorzanin", poprzez kanonierki, trawlery i torpedowce dochodzi w swym rozwoju młoda polska Marynarka Wojenna do posiadania w 1930 r. pierwszego kontrtorpedowca ORP. „Wicher". Był to pierwszy, nowoczesny, o znaczeniu bojowym okręt Rzeczypospolitej. Potem przyszły okręty podwodne i dalsze kontrtorpedowce.

Najsilniejszymi i największymi okrętami polskimi przed wojną były kontrtorpedowce ORP. „Grom" i ORP. „Błyskawica". Ten typ okrętów zalicza się do klasy tzw. „Leaderów", — okrętów dowodzących zespołami kontrtorpedowców.

W czasie wojny, zwłaszcza począwszy od 1942 roku Polska Marynarka Wojenna uzyskuje jeszcze większy i nowocześniejszy typ kontrtorpedowca. Jest nim ORP. „Orkan". Rok 1943 przynosi dla marynarki polskiej pierwszy krążownik ORP. „Dragon" o 4,850 ton wyporności. W czasie inwazji na Europę okręt ten zostaje ciężko uszkodzony wskutek akcji nieprzyjaciela i jest niezdolny do pełnienia służby. Załoga jego przechodzi na nowy krążownik, noszący imię sławnego Polaka, (pisarza - marynisty Conrada-Korzeniowskiego, Krążownik ORP. „Conrad" jest tej samej klasy, co i ORP. „Dragon". **(ż.)**

ORP „Orkan"—największy polski kontrtorpedowiec, zatonął 8. 10. 1943 r. w akcji bojowej na półn. Atlantyku, trafiony dwoma torpedami akustycznymi. Tylko jeden oficer i 22 ludzi z załogi zostało uratowanych.



Por. Józef Balcerak

KOŁOBRZEG



Kołobrzeg zasłynął w dziejach bojowych I-szej Armii Wojska Polskiego, jako epos bohaterstwa, poświęcenia i samozaparcia się tak żołnierzy, jak i dowódców. Jeszcze do dziś dnia stoi mi przed oczyma sylwetka obecnego zastępcy Szefa Sztabu Głównego Marynarki Wojennej do spraw polityczno-wychowawczych — kmdr. Urbanowicza, wówczas ppułkownika w dywizji im. Kilińskiego, który z wyciągniętym pistoletem ruszał w najkrytyczniejszych momentach walk do ataku, aby pokazać żołnierzom, że „strach ma duże oczy", a odwaga na froncie, to jest 90 procent zwycięstwa. A walki były wyjątkowo zaciekłe. Wróg stłoczony w mieście portowym, skąd już nie miał żadnego lądowego odwrotu, czynił rozpaczliwe wysiłki, aby grać na zwłokę, t. j. aby nastąpiła stopniowa ewakuacja drogą morską garnizonu „Kolberg". Niemcy zmusili nawet ludność cywilną do wzięcia udziału w obronie. Ba! Stwierdzono, że na krótko przed generalnym szturmem miasta przez nasze dywizje, Niemcy sprowadzali posiłki z Danii! Sytuacja tak błyskawicznie się zmieniła, że nim one przybyły, Niemcy musieli już na gwałt myśleć o ewakuacji.

Kołobrzeg był wielką lekcją dla wszystkich jednostek, biorących udział w jego szturmie. Po „lekcji Nr 1" przy Wale Pomorskim, nastąpił nowy sprawdzian możliwości bojowych naszego żołnierza. W Kołobrzegu walczono o każdy dom, nieraz o piętro. Po raz pierwszy nasza artyleria brała udział w walkach ulicznych strzelaniem nawprost, na odległość nieraz nie przekraczającą stu metrów! Po raz pierwszy zdarzyło się, że przeciwlotników użyto do walk ulicznych. Nadszedł także piękny moment, o którym nasi artylerzyści chyba nawet nie marzyli. Oto przyszło im zająć stanowiska na wybrzeżu (jeszcze przed zdobyciem Kołobrzegu) i bacznie wypatrywać cele na morzu. I nie tylko wypatrywać. Kanonierowi Marcelemu Kopij zdarzyło się dwukrotnie, że dostrzegł sylwetki okrętów desantowych, z których jeden jego dzielni koledzy Żuk, Janowski, Maciejewski, Antoniuk, Muszek i Jara — dowodzeni przez ppor. Marciszewskiego „urządzili" na dnie morza.

Józef Sokołowski, plutonowy, co się jeszcze we wrześniu 1939 r. dał Niemcom we znaki, podpalając butelkami z benzyną 6 wkraczających do Warszawy czołgów. Spotykamy go w Kołobrzegu, jako dowódcę działka ppanc. „Sokołoszczak ma kompleks panzerfausta" — mówił nam jego dowòdca. Miał manię zbierania porzuconych przez npla „pięści przeciwpancernych" i... oddawania mu z powrotem! Kiedyś toczyła się w Kołobrzegu walka o koszary, gdzie Niemcy mieli dogodne dla siebie warunki obronne. Tego dnia Sokołowski nazbierał wyjątkowo wielką ilość panzerfaustów i wszyscy wiedzieli, że knuje coś. Istotnie. W nocy Sokołowski opuścił swoje działo. Obarczony kilkoma „faustami", podkradł się pod same koszary. Po jakimś czasie powietrze przeszył straszliwy huk. Z jednej strony, po chwili z drugiej, potem znów dalej. Po linii przeszedł szmer podziwu: „Sokołoszczak robi natarcie i przygotowanie artyleryjskie". W 4 godziny potem koszary zostały zdobyte.... Innej nocy Sokołowski wytoczył swoje działko na jedną z ulic, nie zdobytych jeszcze przez naszych żołnierzy. Chciał zaskoczyć npla. Zewsząd usłyszano nawoływania w języku niemieckim, które mieszały się z odgłosami strzałów ckm'ów i snajperów. Sokołowski krzyczy do Niemców ich językiem: „Nie strzelaj! Czego strzelasz, bałwanie!" Pada jego koń, ciągnący działko. Po chwili wybucha tuż przy nim — panzerfaust. Jego broń! Ginie. Koledzy, którzy utorowali sobie ogniem drogę do umierającego bohatera, usłyszeli z jego ust: „...pomścijcie moją krew... i krew... naszych rodaków..." Nie wierzono wprost, że poległ. Miał dotąd 25 ran, uważano go wprost za nieśmiertelnego. Niestety...

Emilia Gerczak. Pporucznik - dowódca plutonu fizylierów 10 p. p. Pułk toczył b. ciężkie walki o pewną fabrykę w okolicach dworca. Na torach stało kilka pociągów, w tym pancerny. Z prawa był las, na wprost owa fabryka, z lewa tor kolejowy. Zewsząd sypał się grad pocisków z wszelkich najmożliwszych rodzajów broni, jakie posiadała osaczona załoga.

Czekanie z generalnym szturmem do nocy, groziło pełną zagładą dla nacierającego pułku. Ppor. Emilia Gerczak wraz z ppor. Brzozowskim, Popowem i kilkoma fizylierami wyskoczyła, aby zdobyć okopy npla, które mogły utorować drogę do fabryki. Szaleńcy zdobywają okopy, lecz ceną życia ppor. Gerczak. Ginie ona od kul, puszczonych od tyłu z pociągu pancernego. Jednostka ruszyła do ataku, już nie tylko po to, aby zdobyć punkt oporu npla, lecz aby pomścić śmierć bohaterki.

Czy „Śliwa" przepadł? Takie pytanie szło po linii w jednostce przeciwlotników ppłk. Przybylskiego, którzy — jak już wspomnieliśmy — brali także żywy udział w walkach ulicznych. Bombardier Jan Śliwiński dostał się do kościoła, z którego Niemcy uczynili nieprzystępną twierdzę, położył trupem wielu z nich, poczym skrył się w jednej z wnęk. Koledzy jego, którzy pozostali w tyle, przypuszczali, że Janek poległ. Wiadomość ta dotarła do ojca Janka, będącego w tejże jednostce, st. ogn. Władysława Śliwińskiego, który jednak nie chciał w to uwierzyć. A tymczasem Janek obserwował ruchy npla. Niemcy wycofali się z kościoła i zajęli domy za kościołem, pozostawiając jednego strzelca wyborowego w pierwszym domku przylegającym do kościoła. Strzały tego snajpera udaremniały jakikolwiek ruch naszym żołnierzom. Ale tylko parę chwil. Śliwiński wziął go niebawem na muszkę i zlikwidował z boku. Jaka była radość, gdy pojawił się po 18 godzinnej „robocie" w kościele i zameldował, ilu zabił i co zauważył. Ojciec jego (patrz zdjęcie) klepie syna i rzecze: „Janku, my już tak we dwójkę musim się trzymać do końca. Chcę, żebyś był tak dumny ze mnie, jak ja z ciebie, ty diable!..."



W śródmieściu Kołobrzega, na skwerku, wzniesiony był już w dniu zdobycia tego miasta — portu pomnik, na którym widniały słowa: „Ppłk. Przybylski, dowódca jednostki przeciwlotników I-szej Armii W. P. poległ śmiercią bohatera w czasie szturmu twierdzy i portu". 27-letni ten dowódca, Polak radziecki, oddał życie sprawie Polski. W chwili, gdy załopotał wysoko sztandar i wiatr od naszego morza wydął go dumnie, mina, wyrzucona z uciekającej barki niemieckiej, rozrywa się tuż przy dowódcy... W czasie dwuminutowej ciszy, gdy jednostka chowała swego dowòdcę, każdy żołnierz Jego z zaciśniętymi wargami poprzysiągł zapewne zemstę. Przysięgi tej dotrzymał. Jednostka spisała się doskonale w czasie dalszych bojów.

18 marca padł Kołobrzeg.

Cztery proste słowa, a ile zawierają w sobie treści. Wiedzą o tym wszyscy ci, z trzeciej, czwartej i szóstej dywizji, wiedzą żołnierze innych jednostek, co oznaczały one dla nas, którym historia wyznaczyła spełnienie tej wielkiej roli. 18. III. 1945 przestał istnieć na zawsze Kolberg.

Działko przeciwlotnicze w akcji na ulicach Kołobrzega



BITWA o ATLANTYK



Obok bitwy powietrznej o Anglię jeszcze druga bitwa, ciągnąca się na znacznie dłuższej przestrzeni czasu, stawiła W. Brytanię wobec zadania wytężenia wszelkich sił, aby sparaliżować uderzenia niemieckie, pokonać siły nieprzyjacielskie i wyjść z walk zwycięsko. Podczas, gdy bitwa o Anglię rozgrywała się w powietrzu i częściowo z lądu przy pomocy stacji podsłuchowych i kierunkowych (radar), druga bitwa rozgrywała się na morzu, na rozległych bezmiarach oceanu, a częściowo i tym razem, w powietrzu. Była to bitwa o Atlantyk. Nieznane nam tutaj do dziś a narodowi angielskiemu nawet podczas wojny — szczegóły bitwy o Atlantyk podajemy według relacji angielskiej.

Bitwa o Atlantyk toczyła się na przestrzeni czasu od 3 września 1939 do 8 maja 1945 r. bez przerwy, dniem i nocą, chociaż często okryta gęstą zasłoną tajemnicy. Dlaczego, wyjaśnił Churchill we wrześniu roku 1943. Chodziło o to, aby wroga pozostawić w ciemności, aby gubił się w domysłach co do swoich sukcesów jak i swoich strat. Niemcy mieli uwikłać się w sieci własnych kłamstw, a także mieli być pozbawieni wszelkich danych, które by im umożliwiły kontrolowanie doniesień komendantów okrętów podwodnych o zatopionym tonażu.

Pięcio- i półletnia bitwa atlantycka rozpoczęła się z pierwszym dniem wojny. Dnia 3 września 1939 r. admiralicja brytyjska zawiadomiła wszystkie statki drogą radiową, że W. Brytania znajduje się w stanie wojny z Niemcami. W kilka godzin później został już zatopiony brytyjski statek pasażerski „Athemia"—bez ostrzeżenia ze strony niemieckiego okrętu podwodnego. Tym samym stało się jasnym, że Niemcy zdecydowali się na przeprowadzenie wojny totalnej nie tylko na lądzie i w powietrzu, ale także na morzu. Potwierdził to zresztą sam Hitler, kiedy upojony łatwymi zwycięstwami ryczał do tłumów: „...Cokolwiek znajdzie się przed naszymi wyrzutniami torped, będzie storpedowane!"

Niemcy w przeciwieństwie do okresu przed pierwszą wojną światową w toku przygotowań do drugiej wojny zamiast tworzyć flotę wojenną, składającą się z wielkich jednostek morskich, przerzucili się na budowę jednostek małych i okrętów podwodnych.

W pierwszych 9 miesiącach wojny zastosowali Niemcy podwójną taktykę wojny morskiej: blokowanie portów za pomocą min oraz topienie sojuszniczych statków handlowych. Straty, jakie niemieckie okręty podwodne zadały sojusznikom, były dość znaczne. Jesienią 1939 r. straty te nagle ostro wzrosły. Było rzeczą jasną, że Niemcy wprowadzali do walki nowe metody. Okazało się, że zastosowali nowy rodzaj min: minę magnetyczną. Anglicy wyłowili jedną z takich min i technicy angielscy wnet odpowiedzieli nową metodą obronną. Był nią „pas antymagnetyczny", w który zaopatrywano statki handlowe. Niebezpieczeństwo, grożące ze strony min, w ten sposób w znacznym stopniu zmniejszono.

W czerwcu roku 1940 jednak sytuacja zmieniła się od podstaw. Francja skapitulowała, do wojny przystąpiły Włochy. W. Brytania za wszelką cenę musiała utrzymać swe szlaki komunikacyjne, łączące ją z Ameryką. Poza tym z frontem północno-afrykańskim można było utrzymać łączność jedynie daleką drogą

okrężną dookoła przylądka Dobrej Nadziei. Niemcy zaś mieli w swoim posiadaniu wszystkie porty wzdłuż kanału.

Siły morskie nie wystarczyły już dla zabezpieczenia konwojów brytyjskich. Lotnictwo brytyjskie wciąż jeszcze było słabsze od niemieckiego.

Okres 2- i półletni do końca roku 1944 był decydującym okresem bitwy o Atlantyk. Należało rozwiązać wiele zagadnień. Brytyjscy inżynierowie okrętowi stworzyli typ korwety, statku, którego budowa nie wymagała dużo czasu. Później rozwinęli z niej fregatę. Równocześnie założono szereg baz lotniczych od Grenlandii aż daleko na południe. Lecz nad Atlantykiem wciąż pojawiały się eskadry samolotów niemieckich, przeważnie Focke-Wulf-Kondor'y, które ostrzeliwały statki konwojów brytyjskich z broni pokładowej, i które niemieckim okrętom podwodnym drogą radiową podawały pozycję konwojów. Straty brytyjskie wzrastały w dalszym ciągu.

Pod koniec roku 1941 W. Brytania stanęła przed nowym trudnym zagadnieniem: Niemcy rozwinęli taktykę ścigania konwojów przy pomocy całych stad łodzi podwodnych. Hitler oświadczył wówczas: „Pokażę wam teraz, kto jest panem mórz. Zobaczycie, jak pracują nasze okręty podwodne.

Napaść Japonii na Pearl Harbour i wypowiedzenie wojny przez Niemcy Ameryce zrazu nie przyniosły żadnej ulgi. Sojusznicy na Dalekim Wschodzie ponieśli dotkliwe klęski, a front daleko-wschodni zaobsorbował znaczną ilość tonażu okrętowego. Okręty niemieckie zaś operowały w dalszym ciągu. Należało szukać nowych metod ich zwalczania. Pozostawało jedynie lotnictwo. Jedynie samoloty mogły przeszkodzić, aby niemieckie okręty podwodne nie wynurzały się na powierzchnię morza i stwierdzały pozycję konwojów sojuszniczych. Zrazu więc zaopatrzono większe statki handlowe w jednoosobowe samoloty typu „Harrison", które za pomocą wyrzutni startowały z chwilą zasygnalizowania floty niemieckich okrętów podwodnych. Loty te dla lotników sojuszniczych były jednakże połączone ze znacznym niebezpieczeństwem, gdyż samoloty nie mogły powracać na pokład statku, z którego wystartowały. Lotnicy musieli samoloty zdawać na łaskę losu, a sami wyskakiwać przy pomocy spadochronu i czekać aż wyłowią ich z morza. Później dodano konwojom lotniskowce, które już w zasadniczy sposób rozwiązały zagadnienie obrony konwojów przed okrętami podwodnymi. Pod koniec roku 1944 nastąpił także przełomowy zwrot w rozwoju wojny na lądzie (Stalingrad, El Alemein). Z biegiem czasu udoskonalono także znacznie zabezpieczenie konwojów, a samoloty zaopatrzono w reflektory tak, iż mogły operować także nocą.

Po porażkach na lądzie Niemcy widzieli w zwycięstwie w bitwie o Atlantyk jedyną możliwość przeciągnięcia wojny i doprowadzenia do ewentualnego kompromisu. Doenitz oświadczył wówczas: „Wojna obecna jest wojną morską. Anglię możemy pobić jedynie na morzu. Musimy zrozumieć, iż szlaki morskie Anglii są jej żywotnymi arteriami, które musimy przeciąć".

Na wiosnę 1943 r. nastąpiła ostatnia wielka ofensywa niemiecka w bitwie o Atlantyk. Niemcy w pierwszych 20 dniach marca 1943 r. rzuciły do walki większą ilość okrętów podwodnych, lecz strategia sojusznicza była już tak udoskonalona, iż ten ostatni wysiłek niemiecki był bez znaczenia. W maju 1943 r. w odległości 400 mil na północny-wschód od Nowej Fundlandii wielki konwoj sojuszniczy w ciągu jednej nocy został zaatakowany 24 razy. Z nastaniem świtu jednakże nadeszły posiłki i okręty podwodne zostały odparte. Pod koniec maja 1942 r. niemieckie okręty podwodne zostały wycofane z okolic północnych szlaków atlantyckich. Dalsze odprężenie sytuacji przyniosły zwycięstwa sojusznicze w Tunezji i we Włoszech, gdy jesienią 1944 r. Portugalia zgodziła się oddać wyspy Azorskie do dyspozycji sojuszników dla baz lotniczych, samoloty sojusznicze opanowały cały Atlantyk. We wrześniu 1944 r. Niemcy jeszcze raz usiłowali rozpocząć ofensywę na północnym Atlantyku, lecz siła moralna załóg niemieckich okrętów podwodnych już tak dalece była złamana, że ofensywa ta z góry była skazana na niepowodzenie.

Bosman Andrzej Kot

Stalowy bosman, Andrzej Kot,
Nie cierpiał słów, jako wody,
Bo Kot, czy Cat, czy Chat noir,
Trzymają się tej mody.

Kot fajkę ćmił i żłopał dżin —
Przymrużał tylko bystre oczy,
Gdy poprzez gęsty siny dym
Ramiona nagie kobiet zoczył.

Tak w każdym porcie — bo i cóż,
W Dakarze, czy też Surabaji,
Dziewczęta i barmani mórz
Bosmanów Kotów dobrze znali.

I nie wypuścił fajki z ust,
Gdy czołgi woził do Tobruku,
Bo kot, jak Cat, czy Chat noir
Ma zawsze styl w bitewnym huku.

I tylko raz zagubił styl
Łzę pierwszą otarł pokryjomu,
Gdy starą Gdynię ujrzał znów —
I Kot wyszeptał: „Psiakrew — w domu".

Jerzy Rościszewski

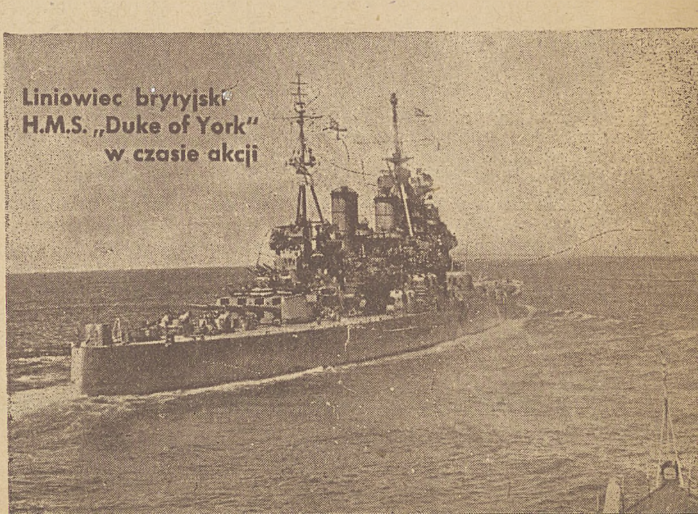
Kiedy dnia 6-go czerwca 1944 r. armie sojusznicze przebyły kanał, ani jeden niemiecki okręt podwodny nie bronił dostępu na kontynent.

Wyniki bitwy o Atlantyk przedstawiają się za okres pięciu i pół lat jej trwania w cyfrach następująco: Atlantyk przebyło 75.000 statków sojuszniczych w 2200 konwojach, z czego zatopione zostały 574 statki, czyli **na 131 statków został zatopiony jeden statek.**

Straty wroga zaś wyniosły 460 niemieckich okrętów podwodnych i 55 włoskich okrętów podwodnych, które zostały zatopione z całą pewnością. Po kapitulacji Niemiec okazało się, że w toku bitwy o Atlantyk zatopionych zostało 120 dalszych okrętów podwodnych.

Podczas bitwy o Atlantyk walczono po obu stronach z najwyższym napięciem sił, lecz nie przedstawiała ona dla sojuszników zagadnienia, którego by nie można było rozwiązać. Przez cały czas wojny W. Brytania mimo przeszkód ze strony niemieckiej utrzymała swoje połączenia morskie ze światem.

Sindbad.



Kpt. mar. J. Wielowiejski

O okrętach wojennych

I.

Chcąc omówić najbardziej charakterystyczne cechy okrętów wojennych, musimy przede wszystkim zdać sobie sprawę z tego, co oznacza samo pojęcie okręt. Otóż okręt jest to obiekt pływający, pełniący swą służbę pod banderą wojenną dowodzony przez oficera marynarki wojennej, który podniósł na nim swój znak. Wszystkie inne obiekty pływające, o ile nie są określone terminem odnoszącym się do ich przeznaczenia, uważane są jako statki.

Jako jednostka miary kalibrów uzbrojenia i grubości pancerza przyjęty jest milimetr lub cal angielski (2,54 cm). Wyporność okrętu możemy określić na podstawie prawa Archimedesa, albo dla okrętu gotowego do służby z normalnym wyposażeniem, albo okrętu wraz z całym zaopatrzeniem na czas wojny (wyporność bojowa), albo wreszcie można się spotkać z wypornością „waszyngtońską", którą określa się dla okrętu wyposażonego do boju, ale bez zapasu wody i paliwa. Wyporność waszyngtońska podawana jest w przeciwieństwie do dwóch poprzednich w tonach po 1015 kg i wynosi około 70% wyporności bojowej. Dzisiejsze typy okrętów wojennych mają swoją odmienną historię. Niektóre z nich wywodzą się w prostej linii z flot żaglowych, inne narodziły się w 20 wieku. Z jednej strony okręty liniowe i fregaty z epoki bitwy pod Trafalgarem (1803), spotykanemi jako okręty liniowe i krążowniki, z drugiej zaś lotniskowiec i okręt podwodny pokazały się stosunkowo niedawno, ale rola jaką obecnie odgrywają jest niemniej ważna i decydująca.

Druga połowa wieku XIX przynosi przewrót nie tylko w zmianie środka napędu z żagli na początkowo maszynę parową, ale wynalazek torpedy, udoskonalone metody produkcji pancerza i duży rozwój artylerii morskiej. Potem następuje okres zastosowania turbin i motorów Diesla, radia, wprowadzono ropę jako paliwo zamiast węgla, zjawia się samolot, podczas gdy prace nad udoskonaleniem artylerii, torped i pancerza posuwają się stale naprzód. Wojna światowa, konferencja flotowa w Waszyngtonie (1922), konferencje w Londynie, stale nabierające znaczenia a nie wypróbowane w działaniach morskich lotnictwo, wojna hiszpańska i wreszcie pierwsze lata niedawno zakończonej wojny — oto, co złożyło się na powstanie różnych typów okrętów.

Morskie siły zbrojne dzielimy na trzy zasadnicze części: siły nawodne, podwodne i powietrzne.

Okrętami, które tworzą jadro nowoczesnej floty są okręty liniowe. W tej klasie możemy rozróżnić dwie grupy: o wypornościach 20.000 do 35 000 ton i powyżej 35 000. Uzbrojone w artylerię główną 305 do 406 milimetrów, rozmieszczoną w wieżach przeważnie potrójnych lub poczwórnych. Jako artylerię obronną stosuje się działa 152 do 127 mm. również w wieżach, umieszczonych na pokładzie. Artyleria przeciwlotnicza o kalibrze 127 do 75 mm służy obecnie nie tylko do zwalczania celów powietrznych, ale używana jest również do niszczenia celów nawodnych, jak okręty podwodne i ścigacze. Do celów rozpoznania przeznaczone są wodnosamoloty w ilości 1 do 3, umieszczone w hangarach na pokładzie, albo w specjalnym pomieszczeniu. Dzisiejszy okręt liniowy jest kompromisem między trzema zasadniczymi faktorami: uzbrojeniem, opancerzeniem i szybkością. Szybkości maksymalnie wahają się między 28 a 33 węzłów. Zasadnicza grubość opancerzenia najżywotniejszych części okrętu równa się kalibrowi jego artylerii głównej. Pancerz ten chroni posterunki dowodzenia, prowadzenia ognia, wieże artylerii głównej i zależnie od uznania konstruktora odpowiednią powierzchnię na burcie. Cienszego pancerza używa się do ochrony mniej żywotnych części okrętu, oraz jako ochronę poziomą przeciw bombom lotnika i pociskom artylerii. Wreszcie jako obrona bierna służy na wszystkich okrętach system podziału okrętów na grupy i przedziały wodoszczelne, dzięki czemu wdarcie się wody do kadłuba, czy niebezpieczeństwo rozprzestrzenienia się ognia może być umiejscowione. Załoga liczy około 45 do 60 oficerów i 1 200 do 1 500 podoficerów i marynarzy.

Przed i w czasie pierwszej wojny światowej okręty liniowe rozporządzały małymi szybkościami. W celu powiększenia szybkości zredukowano częściowo opancerzenie, nadając okrętom miano **krążowników liniowych.** Ponieważ jednak konstruktorom udało się osiągnąć większą szybkość okrętów liniowych na skutek lepszej wydajności maszyn. a nie kosztem pancerza, obecnie możemy powiedzieć, że krążowniki liniowe zanikły. Mimo bardzo wysokich kosztów budowy i utrzymania, mimo zapowiedzi, że okręty zostaną przepędzone z powierzchni mórz przez lotnictwo, ubiegła wojna wykazała niezbędność posiadania okrętu liniowego, który po dawnemu został najważniejszym i rozstrzygającym czynnikiem nie tylko bitwy morskiej, ale i ważkim argumentem w polityce zagranicznej.

Fregata z czasów Nelsona miała zupełnie te same zadania, jakie obecnie stawiamy krążownikom: rozpoznanie, niszczenie zaopatrzenia przeciwnika (z jednoczesną ochroną własnych linii komunikacyjnych), oraz wsparcie własnych sił. W tej klasie spotykamy się nie tylko z faktem podziału na parę grup, zależnie od tonażu i uzbrojenia, ale widzimy, że okres przedwojenny i sama wojna przyczyniły się do zatarcia tych samych różnic, jakie istniały w czasie konferencji waszyngtońskiej i pierwszej londyńskiej.

Wśród krążowników rozróżniamy:

Ciężkie krążowniki, których górną granicę wyporności ograniczała konferencja waszyngtońska do 10 tys. ton, kaliber artylerii do 203 mm, przyjęty jako uzbrojenie zasadnicze we wszystkich prawie flotach. Początkowo ciężkie krążowniki nie były opancerzone, około 1930 r. zaczęto ochraniać najżywotniejsze części tych okrętów. Wyposażone w 1—2 samoloty. Zasadniczą ich cechą jest duży rejon pływania. Załoga 600—700 ludzi. Szybkość 31—33 węzły.

Lekkie krążowniki osiągnęły jako górną granicę wyporności 10.000 t. i różnią się od poprzedników uzbrojeniem: 132—155 mm. Jako dolną granicę ich wyporności należy przyjąć około 3.500 t. Siła ognia zasadniczo jest wystarczająca dla zwalczania przeciwnika swojej klasy, oraz dla niszczenia krążowników pomocniczych. W czasie wojny 1914 — 1918 przeznaczone oprócz normalnych zadań — do ochrony artyleryjskiej zespołów torpedowców. Obecnie szybkość ich dochodzi do 40 węzłów, prawie wszędzie występuje uzbrojenie torpedowe, często wyposażone są w wodnosamolot.

Do szybkich operacyj stawiania min przeznaczone są krążowniki minowe. Od lekkich krążowników różnią się tylko tym, że mogą zabierać miny w ilości 200—400 sztuk.

Krążowniki obrony przeciwlotniczej pokazały się w angielskiej marynarce przed wybuchem drugiej wojny światowej. Jako krążowniki tego typu przebudowano stare, lekkie krążowniki, zdjęto uzbrojenie torpedowe, wyposażając w działa 102 mm do strzelań przeciwlotniczych i do celów nawodnych. Zwraca uwagę silne uzbrojenie w działka plot (40 mm) i broń maszynową. Szybkość około 31 węzłów jest wystarczająca dla okrętów, które mają ochraniać zespoły floty lub konwoje przed nieprzyjacielem z powietrza.

Jako unikat w klasie krążowników istnieje szwedzki krążownik „Gotland". Jest on kombinacją lekkiego krążownika, krążownika minowego i lotniskowca. Jego uzbrojenie i wyposażenie w samoloty są bardzo

silne, może również zabrać sporą ilość min. Według ostatnich wiadomości miał być przerobiony na krążownik obrony przeciwlotniczej.

Okrętami przeznaczonymi po wynalezieniu torpedy do jej użycia były torpedowce. Początkowo były to zupełnie małe okręty, uzbrojone w 1 lub 2 aparaty torpedowe, które miały wykonywać swoje zadanie w warunkach zaskoczenia. Stopniowo tonaż torpedowców wzrastał, wzmocniono ich uzbrojenie i w rezultacie ukazał się nowy typ okrętu, o przynajmniej tej samej — o ile nie większej — szybkości, większym tonażu i silnym uzbrojeniu artyleryjskim (nie zapomniano również o aparatach torpedowych). Okręty te były przeznaczone do zwalczania torpedowców, skąd ich nazwa: kontrtorpedowce. Wojna światowa wykazała dobitnie konieczność posiadania dużej ilości kontrtorpedowców, którym przeznaczono zadania rozpoznania, ubezpieczenia konwojów, zwalczania okrętów podwodnych i częściowo stawiania min, ochrony artyleryjskiej torpedowców własnych i szereg innych czynności, jakich wymagają działania wojenne. Po wojnie światowej, zwłaszcza we Francji, pojawiły się tendencje wzrostu tonażu kontrtorpedowców, przy czym miało im w udziale przypaść wykonywanie zadań lekkich krążowników z czasów wojny, od których okręty te różnią się tonażem, ale przewyższają je szybkością i siłą ognia.

Obecnie sytuacja przedstawia się następująco: okręty o tonażu między 3.500—2.200 właściwie nie mają ustalonej nazwy, uważane są albo jako lekkie krążowniki, albo jak chcą sfery oficjalne innych państw za kontrtorpedowce. Obu opiniom trudno odmówić słuszności, gdyż rzeczywiście niektóre z tych okrętów raczej przypominają krążowniki, inne zaś są dużymi kontrtorpedowcami. Termin polski, powstały z tłumaczenia brzmi albo krążownik torpedowy, albo superkontrtorpedowiec. Uzbrojenie ich jest dość silne, między 150—130 mm, rejon pływania dość znaczny, szybkość duża, bo nawet powyżej 40 w. Kontrtorpedowce, okręty o wyporności 2.200—1.000 t., są klasą najbardziej reprezentowaną na świecie, nie tylko dlatego, że są potrzebne do wielu różnorakich zadań, ale i koszta ich budowy są stosunkowo niewysokie. Uzbrojenie artyleryjskie dość jednolite (130—114 mm), większe natomiast zróżniczkowanie w ilości rur torpedowych (od 4—16). Często są przystosowane do stawiania min. Szybkość w granicach 35—40 w. Rzadko zaopatrzone w samolot. Ostatnio pojawiły się tendencje zmniejszenia ilości aparatów torpedowych, a wzmocnienia artylerii, zwłaszcza przeciwlotniczej.

Pojęcie torpedowca, okrętu poniżej 1000 ton, stało się dziś dosyć mgliste, gdyż już przed wojną zaczęto lansować miano eskortera, co tłumaczy się właśnie pominięciem uzbrojenia torpedowego, a przystosowaniem do służby eskortowania i patrolowania w związku z czym zwrócono uwagę zarówno na uzbrojenie przeciwlotnicze, wyposażenie w bomby hydrostatyczne i w aparaty podsłuchowe.

Szybkość podobnie, jak kontrtorpedowców. Tę czynność, którą spełniały pierwotne torpedowce, czyli atak torpedowy w warunkach zaskoczenia, wykonują obecnie ścigacze.

Są to małe okręty, o wyporności do 60 t. uzbrojone w kilka wyrzutni torpedowych, działka, karabiny maszynowe i bomby hydrostatyczne. Szybkość do 45 węzłów i wyżej. Działają zasadniczo w zespołach. Bardzo ważnym atutem jest ich zwrotność. Delikatność kadłuba, mały rejon pływania i niewielka wyporność, z góry przeznaczają ścigacze do operacji niedaleko od brzegów.

Powrót z tułaczki









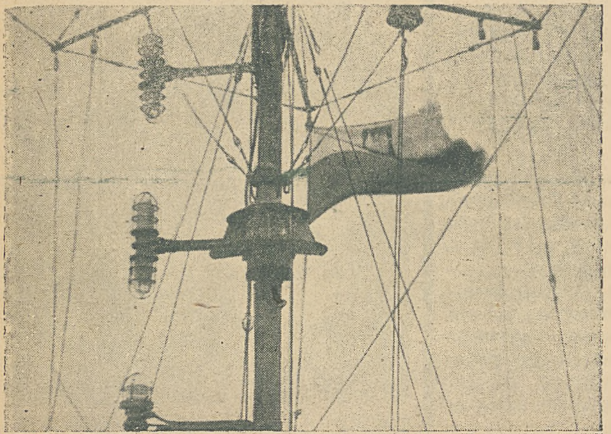
Niemal codziennie do naszych portów wpływają statki, przywożące na swych pokładach tysiące rodaków, którzy po sześcioletniej tułaczce na dalekiej obczyźnie wracają do kraju i stęsknionych rodzin.

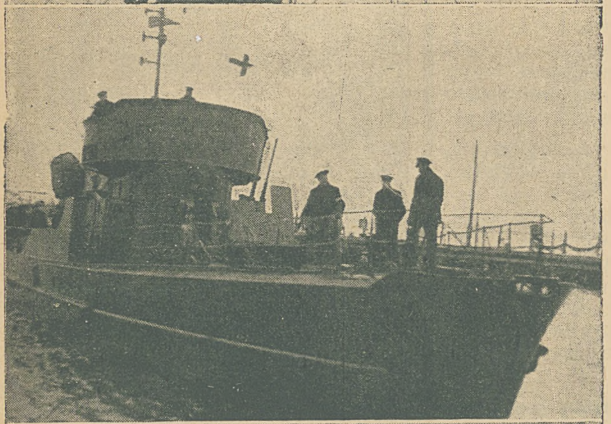
Wśród wracających są zarówno żołnierze, którzy walczyli na różnych frontach Europy i Afryki, jak i młode i starsze kobiety, wywiezione przez Niemców do niewolniczej pracy, lub wprost do obozów koncentracyjnych.

Polskie trawlery wróciły do Gdyni

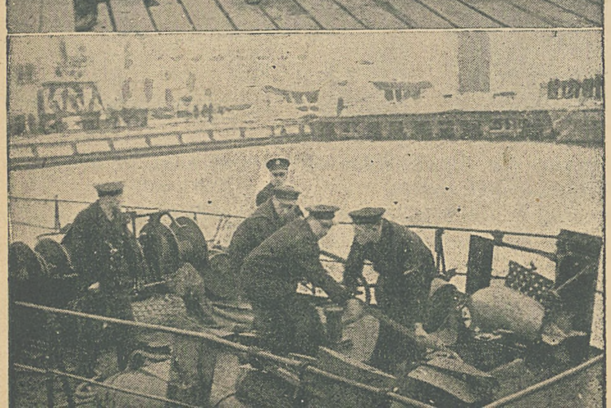
Dnia 12 marca przybyły z Lubeki nasze cztery polskie trawlery: ORP „Mewa“, ORP „Żuraw“, ORP „Czajka“ i ORP „Rybitwa“.

Nie wszystkim jest wiadomy los tych czterech okrętów w czasie 6-cio letniego okresu wojny.









ORP „Mewa“ ma zapisaną najchlubniejszą i najsmutniejszą kartę z wrześniowych walk 1939 r. W pierwszym dniu wojny, w czasie ataku nurkowców niemieckich na ORP „Gryf“ wszystkie trawlery, kanonierki i ORP „Wicher“ biorą udział w obronie przeciwlotniczej „Gryfa“.

ORP „Mewa“ idąc na przodzie przed ORP „Gryf“, zostaje zaatakowany z furią i nienawiścią przez nieprzyjacielskie nurkowce. Były powody do tej nienawiści — ORP „Mewa“ będąc w korzystnej pozycji zasypywał ogniem swej broni przeciwlotniczej wychodzące z lotu nurkowego, tuż nad wodą, niemieckie bombowce. Przez pewien czas szczęśliwie okręt przebija się między słupami wody rozrywających się bomb. Jednak jedna z nich pada tuż przy burcie dziobu okrętu. Obsada działa zostaje wybita, sygnaliści i sternik stojący na pomoście zabici, dowódca okrętu wielokrotnie ranny zlany jest cały krwią, oficer wachtowy por. mar. Mielczarek Zbigniew ciężko ranny — kona. Prawie 2/3 załogi są niezdolne do walki i manewrowania okrętem. D-ca kieruje okręt do portu wojennego Hel. Przed portem jednak wzywa ORP „Mewa“ pomocy od ORP „Czajka“. Nie jest w stanie już wejść do portu o własnych siłach. Wprowadzona do portu „Mewa“ przedstawia okropny widok: cały okręt zlany jest krwią, szczątki ludzkie i rozbity sprzęt walają się po pokładzie, wielu rannych wzywa pomocy. Okręt z nastającym zmrokiem wygląda jak widmo upiorne.

Jeden z kolegów wbiega na pomost. Na skrzydle pomostu siedzi skulona postać rannego por. mar. Mielczarka. „Zbyszku, czy ciężko jesteś ranny?“.

Podnosi się głowa rannego, z szarych oczu bije blask, a twarz zwykle ponurego Zbyszka opromienia uduchowiony uśmiech.

„Nic mi nie jest“ — szepcą usta — „a jednak „Gryfa“ nie daliśmy szkopom“ — padają ostatnie słowa konającego. W pół godziny później umiera por. mar. Mielczarek w szpitalu, związany miłością ze swym okrętem na życie i śmierć.

Reszta ocalałej załogi schodzi z uszkodzonego okrętu. Z zastygłą krwią na swym pokładzie i burtach pozostaje przy molo opuszczony okręt Rzeczypospolitej „Mewa“.

(dokończ. obok)

1) Bandera Mar. Woj. na maszcie trawlera.
2) Wejście trawlera do basenu w porcie woj. Oksywie.
3) Na przybyłych trawlerach dokonali przeglądu p. o. d-cy Mar. Woj. kontradmirał Mohuczy, kmdr. Urbanowicz i d-ca Dywizjonu Minowców, kmdr. ppor. Miładowski.
4) Cumowanie trawlera.

W dwa dni później, w czasie ostrzeliwania portu przez niemieckie kontrtorpedowce, jeden z pocisków trafia w ORP „Mewa", dewastując jeszcze bardziej okręt i przyczyniając się do jego zatopienia.

Inne trawlery stacjonując w porcie Jastarnia, biorą wielokrotny udział w dalszych walkach i w ostrzeliwaniu wybrzeży zajętych przez Niemców, oraz w nocnych akcjach stawiania min. W połowie września nieprzyjacielski nalot na Jastarnię niszczy i zatapia większość z nich w porcie. ORP „Żuraw" i ORP „Czajka" wychodzą względnie cało z bombardowania i przechodzą do portu handlowego Hel.

W dzień kapitulacji Helu zostają zatopione w porcie. Nie było już czasu na całkowite zniszczenie ich. Zatopione na płytkim miejscu, bardzo szybko były uruchomione przez Niemców i postawione do służby pod hitlerowską banderą.

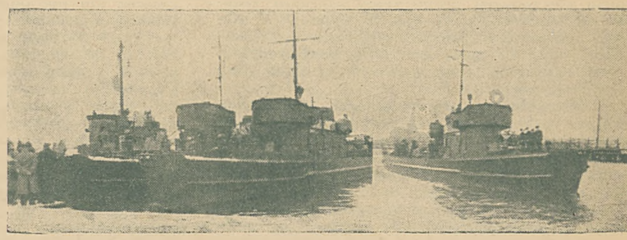
Wraki ORP „Mewa" i ORP „Rybitwa" zostały później podniesione, odremontowane i wciągnięte również do służby niemieckiej.

Po 6-ciu latach, cztery te okręty podniosły znów biało czerwone bandery i wróciły z dawnymi swymi nazwami do kraju.

Te pierwsze budowane w Polsce okręty były ongiś dumą i miłością zarówno marynarzy, jak i tych, którzy je budowali. Wiążą one z sobą wiele wspomnień i przeżyć licznych marynarzy, którzy pełnili na nich służbę.

To też dziś, po 6-ciu latach — w niejednym oku marynarza ukazuje się łza radości i szczęścia, gdy widzi się je z barwami narodowymi znów w ojczystym porcie.

por. mar. Jerzy Żytowiecki.



Trawlery w porcie

Stanisław Strumpf-Wojtkiewicz

Zmora bosmana Rybickiego

Wspomnienia z podwodnego patrolu

Bosmana Rybickiego poznałem jeszcze na kilka lat przed wojną. W Gdyni był urządzony specjalny kurs dla tych upartych dziennikarzy, którzy okręt wciąż nazywali statkiem, a banderę mieszali rozpaczliwie z flagą, sztandarem, chorągwią i proporcem. Dlatego zdarzały się najpoważniejszym dziennikom takie klęski, jak np.: „chorągiew admirała dumnie wiała na statku, pędzącym z najeżonymi działami, kiedy nagle w palarni sierżantowi okrętowemu zabrakło sznura do węzłów...". W takich wypadkach szalał tak zwany „Kiermarwoj", a co bardziej ambitny marynarz obiecywał redaktorowi dziennika smarowanie najgrubszą liną (nigdy sznurem!).

Wreszcie znaleziono sposób na dziennikarzy: oto trzeba ich po prostu nauczyć wszystkiego o morzu, marynarce i okrętach. I tak doszło do tych corocznych kursów w Gdyni, na których bosman Rybicki wykładał zawikłane mądrości o torpedach. Ponieważ byłem jednym z organizatorów imprezy, więc bosman zwracał się głównie do mnie w swoich wywodach, a później chadzaliśmy jeszcze na wódkę. Z roku na rok powtarzały się nasze spotkania, rósł mój szacunek dla tego starego bojowca i świetnego marynarza, a bosman wzajemnie darzył mnie przyjaźnią.

Ostatni raz przed wojną widzieliśmy się w fabryce Fiata w Turynie, gdzie Rybicki odbierał silniki dla ścigaczy, a ja byłem przelotnym ptakiem, wracającym ze zlotu dziennikarzy - pilotów w Rzymie. Rybicki był pełen złych przeczuć i niemal przepowiedział mi wtedy wypadki wrześniowe. Pożegnaliśmy się i myślałem, że już nigdy może go nie zobaczę...

Jednakże Hitler zaczął strzelać, a Polaków nosiło po świecie. Kiedyś więc, w małym miasteczku portowym w zachodniej Anglii, znów zobaczyłem bosmana, jak stał na baczność z załogą okrętu podwodnego „Sokół", tuż przy burcie okrętu. Wypatrzył mnie w małej świcie generała Sikorskiego. Generał właśnie przemawiał, kiedy spotkały się nasze oczy i mogliśmy się przywitać nieznacznym poruszeniem głowy. W chwilę potem uroczystość była skończona, polska bandera powiała nad nowym okrętem Rzeczpospolitej — i znów mogłem uścisnąć zacną prawicę bosmana.

Minęło jeszcze kilkanaście tygodni, w ciągu których „Sokół" odbył próby i kilka bojowych patroli, gdy mnie wypadało siedzieć nad nieciekawymi memoriałami i „pismami służbowymi" w londyńskim sztabie czyli w tak zwanym ogólnie „Rubensie". Był już maj roku 1941, papierki dokuczyły mi okropnie; wołały słońce, wojna, powietrze wiosenne, i pragnienie czegoś innego, niż robota biurowa, mająca przy tym wszystkie cechy jałowości. I wtedy nagle — spadł, mi, niczym los — w tej beznadziejnej szarości wojskowego emigracyjnego marazmu— sam Bob, tak, Bob Karnicki, sławny już dowódca „Sokoła" we własnej swej uroczej postaci. Był w nowym kapitańskim mundurze, pewny siebie, wypoczęty po ostatnim patrolu i zuchwały w nadziejach na przyszłość. Musiał wtedy już mieć w bocznej kieszeni munduru rozkaz admiralicji — nowe zadanie w dobrze zalakowanej kopercie, bo z oczu Boba czytałem jak z książki o dawnych korsarzach i piratach: oto ktoś, komu pachnie łup, nowa ofiara niemiecka...

— Bob! — zawołałem — co robisz w tym pensjonacie dla „leśnych dziadków" i emerytów?

— Podobno macie tu polską wódkę i polskie zakąski — odrzekł z prostotą.

Była więc wódka. Po „szóstym" zwierzyłem się Bobowi z mojego wiosennego smutku, a Bob — z odrazą rozejrzawszy się po brzuchatych i przygarbionych szarżach — oświadczył, że nigdy nie pozwoli, abym tu za żywa zgnił. Po „ósmym" medytowaliśmy już, coby dziennikarz robił w patrolu na okręcie podwodnym, gdyby — tak, przypadkiem — znalazł się w jego załodze. Po dwunastym Bob powiedział:

— No więc, jeżeli nie jesteś g.....m, to zameldujesz się jutro u mnie, w szkole pływania podwodnego w Portsmouth... siulim!

— Jeżeli nie je-jesteś sam g.....m, to się nie co-cofniesz — odrzekłem nalewając nowy kieliszek — chaim, Bob!

Wyszliśmy chwiejnie, ale pod rękę, jak bracia. Następnego dnia — już w Portsmouth — Bob był zupełnie inny: milczący, zatroskany, rzeczowy.... Czekałem jak skazaniec w jego pokoiku, przeżywając wielkie niepokoje — bo to i z „Rubensa" zniknąłem bez opowiedzenia się i na „Sokole" mam znaleść się bez odpowiednich zezwoleń brytyjskich i polskich — a wreszcie patrole podwodne — żebyście nie wiem co mówili — nie należą do spacerków zwyczajnych. Myślę, że Bob przeklął wtedy naszą pijacką umowę, ale, że był honorny, więc nie chciał się cofać. Kiedy wychodził — mogłem, stanąwszy na oknie — zobaczyć jego — nasz — okręt, przycumowany do nabrzeża o jakieś paręset metrów i wydawało mi się raz, że wśród pracujących nad załadunkiem załogi była i wysoka sylwetka bosmana Rybickiego.

— Ciekawe, co powie, jak mnie zobaczy? — pomyślałem.

Tymczasem nadszedł Bob. Pod pachą przyniósł zawiniątko, które zaraz zaczął rozpakowywać.

— No, cyrk zaczyna się! — powiedział, rzucając mi po kolei czarne spodnie, kamasze, sweter i wełnianą czapkę.



Zacząłem się przebierać. Mój kawaleryjski mundur zawisł w szafie Karnickiego.

— Bob — powiedziałem — a co z moim mundurem? Przecież służba zobaczy te lądowe rzeczy i napewno doniesie tutejszemu „inteligentowi".

Tutaj Bob zirytował się.

— Nie gadajcie głupstw, jakże tam wam? O, już wiem, nazywacie się po prostu Wojtkowiak, zrozumiano? Jak idę w patrol bojowy, Wojtkowiak, to mam, wiecie gdzie, „inteligencję" i sztaby?

— Wiem, panie kapitanie — odpowiedziałem, wciągając marynarskie portki.

— No więc... A teraz pamiętajcie: o mnie mówi się „dowódca", o kapitanie Romanowskim „zastępca", a wszystkim innym, jak się pytać będą, odpowiada się tak...

Tu Bob wyrzekł zdanie bardzo soczyste.

— Ja będę mówił bardziej po literacku — odrzekłem, chowając przybory do golenia w torbie od maski gazowej.

— Jak?

— Będę mówił, na przykład, „dziób ci w rufę", panie kapitanie...

— Dobra jest Wojtkowiak, widzę, że staracie się być dobrym marynarzem... Bierzcie teraz moją walizeczkę i chodu z lądu...

Wyszliśmy na słońce i wiatr. Trzymałem przepisowe dwa yardy za dowódcą i tak zbliżyliśmy się do „Sokoła". Na nasz widok zaraz zaczęli przystawać marynarze, zajęci przenoszeniem na okręt amunicji, zapasów żywności i jakichś innych ładunków. Byli mną zainteresowani zupełnie tak samo, jak pensjonarki w klasztorze, do którego zjawia się nowa koleżanka...

Do Boba podszedł rudy i tłusty bosman Domicz i powiedział:

— Panie kapitanie, melduję — ładowanie na ukończeniu...

Przejął mnie dreszcz, bo głos bosmana był basowy i ochrypły.

— Dobra jest, Domicz — odpowiedział Karnicki — a tu macie nowego marynarza... Zastąpi tamtego, któremu zaczął gnić... nos... Zaopiekuj się po swojemu naszym nowym kolegą...

Domicz przeszył mnie okropnym wzrokiem i odrzekł poprzez morderczą chrypę:

— Panie kapitanie! Ja g....rzy w patrolu nie potrzebuję! Niech już lepiej pozostanie na lądzie! Będzie więcej świeżego powietrza na okręcie, panie kapitanie!

— Domicz, to jest mój rozkaz! — powiedział łagodnie Bob.

Wtedy bosman wściekł się — na mnie.

— Jak wasze nazwisko? — ryknął, — jak się nazywacie?

Zameldowałem, że jestem marynarz Stanisław Wojtkowiak.

Doprowadziło to Domicza do pasji.

— Jaki z was marynarz! — wrzasnął — przecież widzę cię na wylot, aniołku! Takiś ty marynarz, jak ja baletnica! Marsz mi zaraz na rufę i myć podłogę, pókim dobry. Marynarz! Patrzcie go! Zobaczymy, co z was będzie za marynarz! Marsz!

Wlazłem do środka okrętu i zacząłem myć podłogę w pomieszczeniu na rufie, gdzie każdy mnie potrącał i zadeptywał moje pierwsze dzieło — metr wymytej przestrzeni. Nagle ktoś stanął nade mną i zapytał spokojnie, a uprzejmie:

— Czy to wy jesteście ten nowy?

Podniosłem się i zobaczyłem mojego kochanego bosmana Rybickiego.

— Tak jest, panie bosmanie — odpowiedziałem.

Patrzyliśmy na siebie przez dłuższą chwilę: ja serdecznie, on z jakimś dziwnym pomieszaniem. Nie poznawał mnie — choć znał!

Uśmiechnąłem się mimowoli.

— Jak się nazywacie? — zapytał nagle Rybicki, jakby przestraszony, że mu ucieknę.

— Marynarz Wojtkowiak Stanisław, panie bosmanie! — odrzekłem służbiście.

Rybicki wpił się we mnie oczami:

— Wojtkowiak? Znacie mnie? Skąd ja was??? Skąd wy mnie??? Jak wam? Wojtkowiak? To nie może być!

— Tak jest, panie bosmanie!

Teraz Rybicki zaczął się śpieszyć. Był on, jak się dowiedziałem później, p. o. oficera wywiadu na okręcie i zatem odpowiedzialny za jego bezpieczeństwo. Mieliśmy już wyruszać. Trzeba było więc jaknajprędzej wyjaśnić tajemnicę dziwnie znanego — a jednocześnie nieznajomego nowego marynarza. Nie poznał mnie w przebraniu, ale wiedział, że przecież zna mnie dobrze, doskonale!

— Słuchajcie — powiedział — nie bujać! Znacie mnie, tak? Z Gdyni?

— Tak jest, panie bosmanie!

— Wiecie, jak się nazywam ?

— Pan jest pan bosman Rybicki, panie bosmanie!

— No widzicie, ja was też znam. Ale wy — wy nie jesteście Wojtkowiak. Gadajcie mi zaraz, jak się nazywacie!

Postanowiłem nie poddawać się i nadałem głosowi ponure brzmienie:

— Panie bosmanie! Proszę mnie nie obrażać!

— Jaka tam obraza! Gadajcie mi prawdę zaraz! Jesteście z czynnej służby, czy z rezerwy?

— Z rezerwy, panie bosmanie...

— Gdzie byliście marynarzem? Gdzie pływaliście?

— Na Adriatyku, panie bosmanie — odrzekłem bezczelnie.

— Na jakim statku?

— Na... „Jaskółce"...

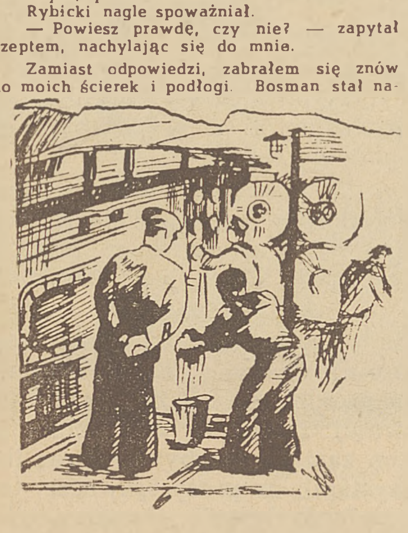
— Na jakiej znowu „Jaskółce"? Co to za statek?

— To był mój własny szkuner, panie bosmanie. Przemycałem na nim... przemycałem narkotyki, panie bosmanie!

Rybicki nagle spoważniał.

— Powiesz prawdę, czy nie? — zapytał szeptem, nachylając się do mnie.

Zamiast odpowiedzi, zabrałem się znów do moich ścierek i podłogi. Bosman stał nade mną dłuższą chwilę, jak kat nad grzeszną duszą, a później widziałem, jak obserwuje z daleka moją robotę. Byłem już pewny, że nie odnajdzie skojarzeń, które mu się wymknęły, że nie otworzy pamięciowych komórek, nagle zatrzaśniętych przez ten zbieg okoliczności, że zobaczył mnie już na okręcie, myjącego podłogę, w roboczym ubraniu marynarza. Jak tu nawiązać do Gdyni i wykładów, do Turynu i do świty generała Sikorskiego, kiedy Rybicki zaczął od razu szukać pamięcią po koszarach marynarki w Plymouth i w teczkach służbowych zawierających wiadomości o metodach dywersji niemieckiej...



Rozpoczął się więc pamiętny dla mnie rejs do naszych sektorów na morzu Biskajskim. Przez pierwsze dni walczyłem z ogromnymi trudnościami, szczególniej podczas nocnych wynurzeń, kiedy marynarz na sterze kierunkowym miał jednocześnie do obsługi rurę głosową z pomostu i małą centralkę telefoniczną, a oprócz tego sygnalizację świetlną do torpedowni. Byłem w wachcie drugiej. Do centrali przechodziłem zawsze od dziobu, gdzie mieliśmy nasze pomieszczenie i zwykle od razu trafiałem oczami na wlepione we mnie spojrzenie Rybickiego, który rządził maszynownią. Czasem już w drodze, mijając małą kabinkę starszych podoficerów, czułem jak odprowadza mnie uczuciami kota, któremu nie wolno połknąć myszy. Kiedyś, na nocnej obserwacji, pochwalił mnie szeptem Bob:

— Spisujesz się dobrze — powiedział szeptem — marynarze lubią cię już... Tylko Rybicki uparcie cię podejrzewa... Czy znał cię dawniej? Aha, znał i nie poznał... Rozumiem, że ma klina nie lada!

Po tygodniu awansowałem na ster przedni głębokościowy, a bosman Domicz, kiedy go mijałem przywołał mnie:

— No, który tam z was idzie, aniołku? Wojtkowiak? Dobra jest, Wojtkowiak! Wcale nie jesteście takim g.....em, jak myślałem początkowo, Wojtkowiak. Jeszcze miesiąc — dwa takiej służby, a zostaniecie u mnie starszym marynarzem... No, napijcie się czareczkę rumu należy się wam...

Napiłem się.

Domicz patrzył na mnie z aprobatą.

— Taki, jak wy, Wojtkowiak, może zajść u mnie daleko! Nie mogę odmówić wam prawa walki o Ojczyznę, Wojtkowiak! Bardzo w porę zauważyliście ten ścigacz niemiecki nocy wczorajszej! I sterowanie już nieźle wam idzie! A najważniejsze, że oduczyliście się tego głupiego stukania obcasami, to bardzo dobre w wojsku, ale nie na okręcie podwodnym!

— Jakoś się robi, panie bosmanie! — odpowiedziałem skromnie.

Domicz popatrzył na mnie bystro.

— A co wy macie z Rybickim? Znaliście go dawniej? — zapytał po prostu.

— Panie bosmanie, ja nie wiem, o co mu chodzi — odrzekłem.

Domicz zamyślił się głęboko, aż mu poczerwieniały policzki pod rudą brodą.

— Rybicki u nas firma poważna — tak, poważna... Może się i myli, może.

No, ale co do was grunt, że służbę robicie dobrze. To u mnie grunt. Wypić czareczkę też potraficie niezgorzej... No, to wszystko Wojtkowiak!

Zrozumiałem z tego, że Rybicki wszczął akcję nie lada. Istotnie, odbył długą rozmowę z dowódcą i zastępcą, przysięgając im z uporem i rozpaczą, że na pewno nie jestem żadnym Wojtkowiakiem — a bosmana Domicza błagał o pilne baczenie nade mną. Oficerowie, zapewne dla kawału nie zdradzali Rybickiemu tajemnicy, przekomarzając się z nim, że dostał manii prześladowczej, ale Domicz nie spuszczał mnie z oka. W załodze powoli utarło się mówienie, że jestem zdegradowanym oficerem, skąd łatwy wniosek, że... pewnie porządny ze mnie człowiek.

I tak monotonnie wlókł się — to znów pędził wydarzeniami groźnymi, jak górski, nagle wezbrany potok — nasz patrol bojowy na Biskaju. Pod bombami głębinowymi niedaleko La Rochelle bosman Rybicki patrzył szczególnie przenikliwie, czy dostatecznie szybko i sprawnie operuję moim sterem głębokościowym, a innym razem, kiedy popsuł się silnik steru kierunkowego i wypadło mi sterować ręcznie, a bardzo mozolnie, z rufy, siadł przy mnie na dwie bite godziny i niby doradzał, to znów filozofował przyjaźnie, ale w gruncie rzeczy pilnował, żeby mu „niebezpieczny ptaszek" nie zrobił sabotażu w tym jedynie pozostałym mechanizmie sterującym. Załoga maszynowa nic nie miała do nas, a tym bardziej jej szef, ale przecież, budząc się kiedyś w moim hamaku, napotkałem zawieszone nade mną oczy Rybickiego: były aż tragiczne w swojej na poły groźnej, na poły błagalnej wymowie — były oczami kogoś straszliwie głodnego, a jednocześnie zdecydowanego. Bosman próbował w ten sposób przedrzeć się przez zaporę nagłego zagubienia tego wszystkiego, co wiedział przecież podświadomie z całą pewnością o mnie — że zmieniłem imię i zajęcie, że nie jestem ani marynarzem, ani „Wojtkowiakiem". Ale z mojej sennej gęby nie odcyfrował zapomnianej prawdy, widocznie zawikłał się zbyt daleko od skojarzeń. które by mogły mu w jego rosnącym kłopocie dopomóc — przeciwnie, oddalał się od właściwej drogi rozwiązania męczącej zagadki.

A zagadka ta stawała się dla bosmana zmorą. Wszyscy nabraliśmy po dwu tygodniach przebywania w naszej, pełnej wyziewów, stalowej maszynie złego wyglądu, ale Rybicki aż pozieleniał. Załoga oswoiła się ze mną i na naszym pomieszczeniu było wesoło i gwarno, ale rzadki uśmiech natychmiast gasł na twarzy Rybickiego, skoro tylko mnie zobaczył. Aż wreszcie zaatakował nas samolot i Karnicki, po wielu manewrach oddaliwszy się od miejsca, w które leciały bomby, wyszedł na peryskopowe wynurzenie i daremnie usiłował rozpoznać napastnika. Rzuciwszy zaaferowanym wzrokiem po obecnych, nagle zobaczył mnie.

Wojtkowiak — powiedział — podobno... znacie się na samolotach. Chodźcie no tu, może rozpoznacie...

Przed skonstatowaniem, że samolot był niemieckim Dornierem nowego typu, zauważyłem, jak bosman Rybicki nagle odwrócił się od nas i szybko odszedł do siebie. Gest był tak porywczy, a jednocześnie wymowny w swej irytacji, że Bob uśmiechnął się, choć bomby zaczęły spadać bliżej.

W niezapomnianym nigdy dniu kończył się nasz patrol. Był świt, jeszcze szary, kiedy okręt powracał do bazy. Czy obliczenia zrobiono trafnie? Czy — po kilku dniach pod wodą i po tyluż bezgwiezdnych nocach na zanurzeniu w drodze powrotnej — nie popełniono błędu? Czy nieprzyjaciel nie wykrył naszej obecności na tych wodach, albo nie zdobył jakąś drogą wiadomości o miejscu i godzinie wynurzenia powracającej wyprawy podwodnej? Czy jakiś przypadek w ostatniej chwili zawsze możliwy — nie uwikła nas w przysłowiowe utonięcie na brzegu — po przebyciu morza?

Wyniosłem kubeł śmieci na pomost i Karnicki skinieniem głowy pozwolił mi zostać. Rozumiał dobrze, że jeśli jego ryzyko ma się opłacić, jeśli w mojej przyszłej powieści ma znaleść się realny — nie laicki — opis życia na okręcie podwodnym — to muszę widzieć i ten powrót, przeżyć chwile ostatnie eposu, jakim jest każdy podwodny patrol. Szliśmy szybko naprzód, wpatrzeni w szarość przed nami.

— Która godzina? — pytał często dowódca, a marynarz z chronometrem w ręku meldował. Obok czekał w pogotowiu sygnalista.

— Zaczynamy nadawać nasz znak rozpoznawczy! — powiedział w pewnej chwili dowódca.

Sygnalista zaczął pracować na swej lampie, a my wpiliśmy się oczami w niewidoczny horyzont, czekając na odpowiedź mających nas spotkać francuskich traulerów. Gdzieś daleko, w pokoju operacyjnym Admiralicji brytyjskiej, jakaś „wrenka" — angielski kobieta-marynarz—już otrzymała meldunki o uchwyceniu nas przez nadbrzeżne „radary" i już teraz dyżurni komandorzy znali nasze położenie na mapie wód, omywających niezdobytą, walczącą wyspę... I już dodawano ostatnie tajne depesze do niezliczonych lotniczych, morskich i wywiadowczych raportów, składanych w wydziale operacji bieżących w teczce, opatrzonej tytułem „patrol nr. N, „Sokół"...

Ale my byliśmy jeszcze w niepewności, czy nie zniosły nas prądy wodne i powietrzne, czy jesteśmy ściśle w tym miejscu, w którym być należało według rozkazu z przed trzech tygodni. I żaden sygnał nie przychodził do nas z nie wiadomo co tającej zasłony mgieł i wód.

Nagle obok mnie stanął bosman Rybicki— bodaj po raz pierwszy opuściwszy wnętrze okrętu. Wziął kilka głębokich oddechów ożywczego powietrza i widocznie nie poznając mnie zapytał:

— Odpowiedzieli już, czy nie?

— Jeszcze nie — odpowiedziałem, wpatrzony z napięciem w coraz bardziej jaśniejące wody.

— A my długo już nadajemy?

— Dobre pięć minut chyba...

Po chwili milczenia Rybicki nagle zapytał:

— No i jak się panu podoba podwodny patrol r e d a k t o r z e ?

Oniemiałem.

— Kiedy pan mnie poznał?

— A wtedy, kiedy dowódca zawołał pana do peryskopu... Piorun we mnie nagle strzelił, jak wówczas zobaczyłem pana, jakby po raz pierwszy na okręcie... tylko pan wziął te rączki peryskopu — i zaraz poznałem, że to jeden z was... dziennikarzy! I już wiedziałem, gdzie szukać pamięcią...

— Sygnał, sygnał! — zawołano naraz na pomoście.

Istotnie, witano nas z oddali. Pomiędzy sygnalistami rozpoczął się teraz istny wyścig świetlnej gadatliwości.

— Po czym pan poznał dziennikarza, wtedy, przy peryskopie? — zapytałem jeszcze Rybickiego.

Uśmiechnął się przyjaźnie i pogodnie, już uwolniony ze swoich strapień i niepokojów.

— Bo wy, pismaki, tak robicie wszystko, o czym nawet nie macie zielonego pojęcia jakbyście n a p r a w d ę coś umieli...

Umówiliśmy się, że po powrocie do Gdyni opijemy ten mój patrol i bosmanowe strapienia. No i awans Rybickiego!

Więc czekam, panie chorąży!

Por. Stanisław Biskupski

Stocznia Marynarki Wojennej ruszyła

„Z pustego i Salomon nie naleje“ — stare to powiedzenie, jak starym byłby dziś Salomon. Ale bywają okoliczności, kiedy nalanie do pustego stanowi też sztukę nie lada i nie wiadomo jakby Salomon postąpił, gdyby mu na przykład wskazano puściuteńką, salę i powiedziano: „masz z tego zrobić stocznię Marynarki Wojennej“.

Jedyną realną rzeczą do wykonania tego dzieła był obszerny budynek dość mocno zresztą zniszczony i... zapał organizatorów. A poza tym ani ludzi ani narzędzi... Pewnego dnia, gdy porucznik Zawiasa, który otrzymał zadanie zorganizowania stoczni, głowił się nad sposobem wykonania jego, stanęły przed nim dwie postacie, obarczone wypchanymi plecakami, w odzieży noszącej ślady długiej podróży.

— Chcielibyśmy otrzymać pracę, w stoczni...

— Owszem, możecie być zatrudnieni.

— Jakie warunki?

— Nie wiem...

Była to może najbardziej oryginalna umowa o pracę, jaką kiedykolwiek, ktokolwiek z kimkolwiek zawierał.

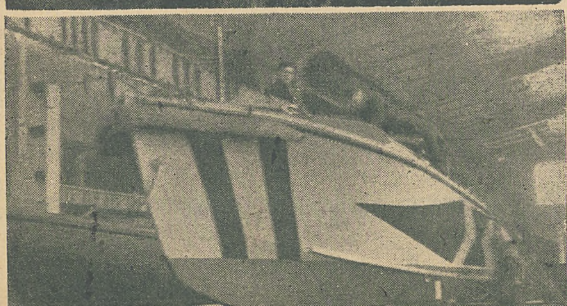
1) Naprawa motoru ścigacza.

1) Trzeba kuć żelazo póki gorące.

3) Nieruchome kadłuby ścigaczy wkrótce staną się zwinne jak ryby.







Po dwu dniach zwieją — myślał nie bez obawy w duchu porucznik Zawiasa.

Ale Grela i Rokicki nie po to przyjeżdżali, żeby „zwiewać“. Przystąpili natychmiast do pracy i jedynie co jakiś czas prosili o krótki urlop, żeby pojechać do domu... po żywność.

Okupant zostawił stan godny jego imienia. Wszelkie urządzenia, maszyny na sumę ok. 15 milionów złotych przedwojennych zostały wywiezione. Jako ślady po nich wystawały z podłogi gdzieniegdzie samotne śruby i sztaby, których już nie zdołano wyrwać.

Na te właśnie miejsca przywożono ściągane zewsząd niedobitki popalonych, okaleczonych pociskami maszyn. Po zmontowaniu kilku z nich stocznia rozpoczęła pracę, jako warsztaty remontowe.

Wykonywano pierwsze zamówienia na „eksport“, a jednocześnie zaczęło się intensywne leczenie ściąganego dobytku. Z dnia na dzień szło coraz sprawniej, zwłaszcza, że i pomoc w materiale ludzkim zaczęła przybywać coraz intensywniej. Przystąpili do pracy spawacze, tokarze, fryzerzy, stolarze, kowale, ślusarze, elektrykarze i cała plejada innych fachowcòw.

Ppor. Hardy wraz z bosmatem Trzeciakiem kompletowali i instalowali obrabiarki, chor. Stankowski z bosmatem Trendlem organizowali dział ślusarzy i spawaczy, bosmat Łyszcz uruchomił dźwig i wyremontował sieć elektryczną, por. Mossego naprawił kotły, a wszyscy inni dołożyli starań, by wyniki pracy były jak najbardziej okazałe.

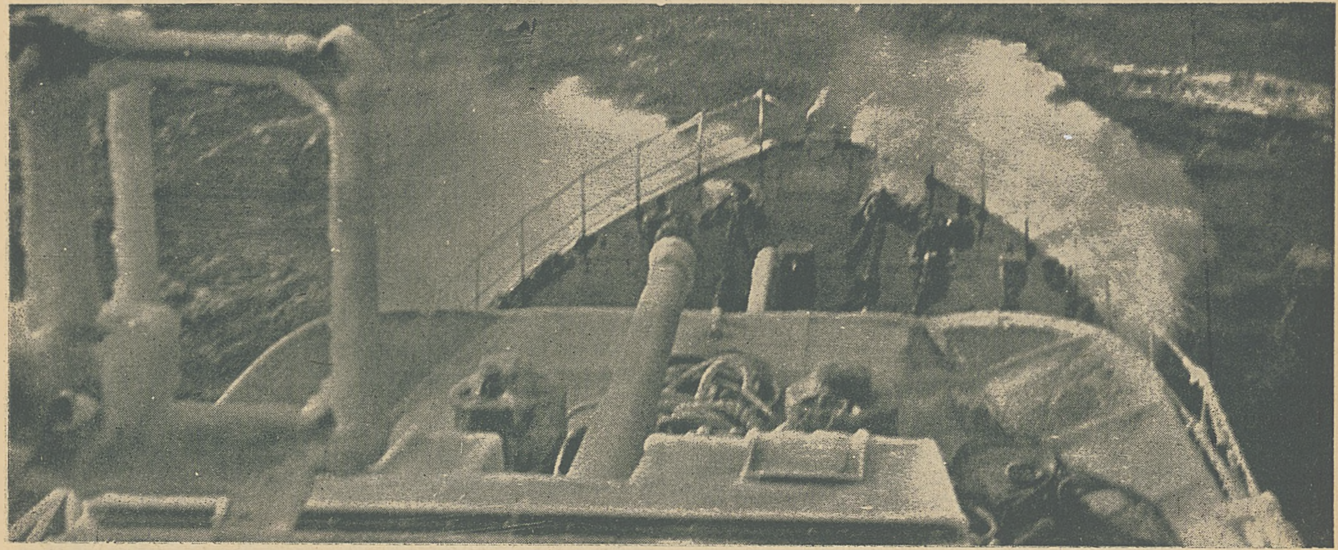
Zaglądnijmy dziś do hali stoczni.

Przede wszystkim... przejmuje nas ostry chłód. Ale ci nachyleni tam nad zdewastowanym motorem ścigacza pracownicy wcale go nie czują. Uwagę ich pochłania całkowicie problem: jak w tę, zamarzłą kupę żelastwa tchnąć życie, by motor zawarczał znów radosną pieśnią. Ten drugi opodal, który patrzy przez szybkę na acetylenowy płomień, zbyt uważnie śledzi wyniki spawania, by mògł zwracać uwagę na to, że jest chłód. No a kowalom to wcale nie jest zimno, gdyż ustawicznie wywijają młotem nad rozżarzonym do białości kawałkiem metalu. „Trzeba kuć żelazo, póki gorące...“

Opodal stoją na rusztowaniach ścigacze. Unieruchomione i martwe. Ale ci wszyscy, którzy chodzą dokoła nich twierdzą, że już wkròtce te nieżywe kadłuby staną się zwinne jak ryby, kiedy poczują pod sobą słoną wilgoć morza i gdy wyleczony motor wprowadzi nowe życie w martwotę.

Nie wiem dokładnie, kiedy to będzie, ale obserwując dotychczasowe wyniki sądzę, że bardzo prędko...

ORP GARLAND
z konwojem do ZSRR



Poniżej podajemy reportaż z podróży, jaką odbył O.R.P. „Garland" w roku 1942 z konwojem alianckim do Związku Radzieckiego przez Ocean Lodowaty, Wyspę Niedźwiedzią i Murmańsk.

W chłodny poranek majowy opuszczaliśmy malowniczą zatokę. Wyciągnięci w długi szyk, zdążaliśmy na północ, by dołączyć się do konwoju, który wyszedł o jakieś 30 godzin wcześniej. W momencie, gdy zajmowaliśmy pozycje w osłonie, statek komodorski przywitał nas na „dzień dobry" sygnałem: Konwòj został odkryty i zameldowany przez nieprzyjacielskie lotnictwo i okręty podwodne.

„Trochę wcześnie zaczyna się zabawa" — mruknął przez ramię stary sygnalista.

W południe dnia 25 maja przerwał sielankę krótki sygnał alarmowy dowódcy eskorty: spodziewany natychmiastowy atak lotnictwa torpedowego i nurkującego. W kilka minut później niebo pokryło się obłoczkami rozprysków. Konwój i eskorta otworzyły huraganowy ogień do pierwszych eskadr torpedowych. Wypuszczony z katapulty statku komodorskiego jedyny aparat myśliwski typu „Hurricane" rzucił się na klucz „Heinkli", ociężale dźwigających swoje torpedowe żądła, zestrzelił jeden z nich, a drugi uszkodził. Gdy wracał nad konwój, został w ferworze walki zestrzelony przez pomyłkę. Wprawdzie pilota wyciągnięto z morza, ale odtąd pozostały nam aż do końca operacji tylko własne działa jako jedyny argument przeciw szponom „Luftwaffe".

Tymczasem atak trwał. Padały setki bomb. Formacje „Junkersów" skoncentrowały swe uderzenia na czołowych statkach kolumn. Pewien amerykański transportowiec, trafiony wiązką bomb, złamał się wpół i zatonął w ciągu kilkunastu sekund. Z całej załogi nie wyszła żywa dusza. Jeden z atakujących „Junkersów", próbując wyprowadzić się z lotu nurkowego, przeleciał tuż przed dziobem „Garland'a". Był to jego ostatni lot. Ostrzelany ogniem naszych „Oerlikonów", stanął w płomieniach i spadł do morza. Dwa białe wachlarze spadochronòw opadały powoli, aż osiadły na powierzchni Lodowatego Oceanu. Nikt z konwoju nie poszedł ratować. Nie było czasu.

Do najbliższych baz lotniczych nieprzyjaciela jest teraz około 40 minut lotu. Ilość samolotów, biorących udział w nalotach, przekracza cyfrę 100. Każdorazowo po uzupełnieniu zapasu bomb i torped wracają one z powrotem nad konwój. Strzelamy obecnie do celów najbliższych. Pomimo wysiłkòw eskorty, straty konwoju rosną. Niektóre statki toną od razu, inne palą się powoli, skarżąc się niebu czarną kolumną dymu i ognia. Do pozostających w tyle inwalidów podchodzi kontrtorpedowiec dowódcy eskorty, który jest wszędzie tam, gdzie niebezpieczeństwo wydaje się być największe. Statki, których już nie ma nadziei uratować, topi torpedą, inne mniej poważnie uszkodzone, odsyła do Islandii, na własną rękę.

Żal nam tragicznej bezradności konwoju. Samoloty nieprzyjacielskie hasają nad masztami, ładując porcje bomb w nieruchome, wydaje się niezdolne do zmiany kursu, trwożliwie skupione trzody statków. Bezbronne owce giną, nie przejawiając na pozór żadnego odruchu samoobrony wobec napadających wilkòw. Rzadko kiedy można ratować rozbitków, po prostu nie

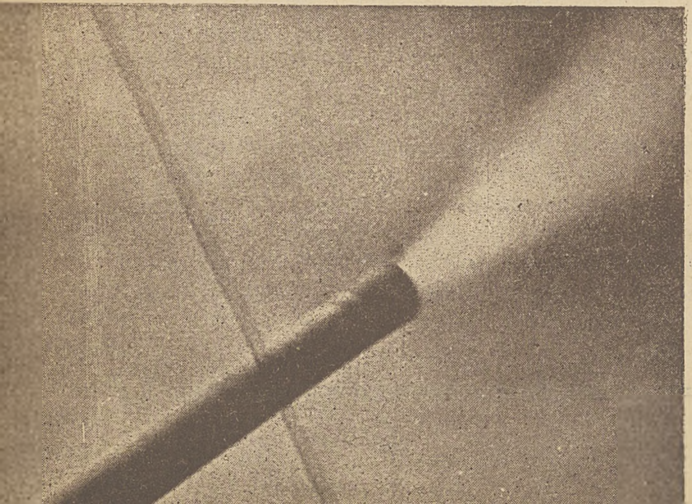
ma czasu, a ponadto wszelkie zatrzymanie się grozi torpeda okrętu podwodnego. Mimo woli nasuwa się refleksja w o ile szczęśliwszym położeniu jesteśmy my, na naszym zwinnym kontrtorpedowcu, dysponującym całą gamą szybkości, najeżonym dziesiątkami luf. Nasz mechanizm artyleryjski działa bez zarzutu. 120-mm działa, kierowane wspólnie z wieży dalocelownika i odpalane elektrycznie, panują nad konwojem. Ich potężna mowa jest dla nas najlepszym uosobieniem nadziei.

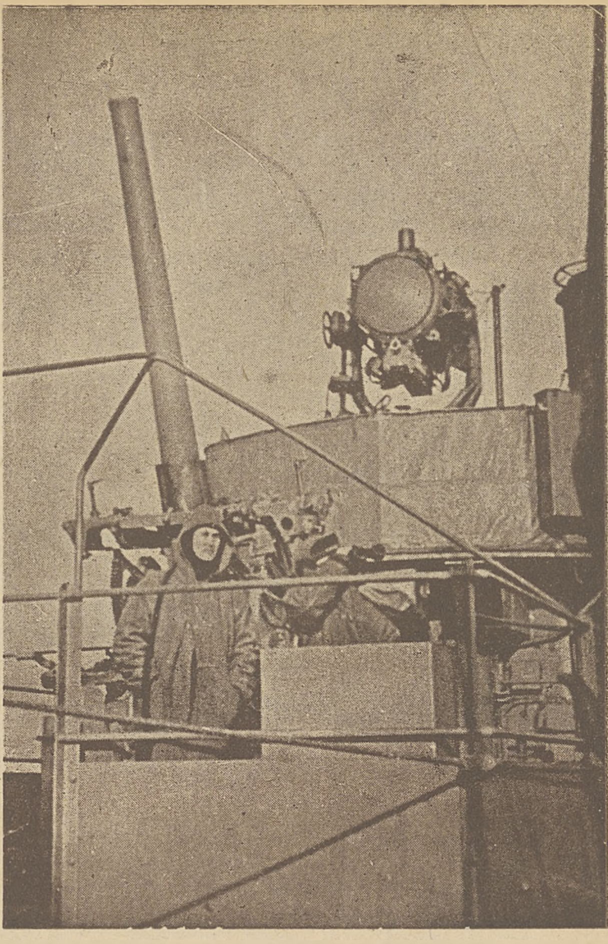
Wreszcie około godziny 2 po południu klaksony alarmowe poderwały nas po raz ostatni: Wielka formacja bombowców nad konwojem. Widać, że część samolotów obiera sobie za szczególny cel „Garlanda". Pierwsze ataki chybiają wprawdzie, bo bomby padają dość daleko. Drugi z kolei nalot wykonują 4 „Junkersy". Kąt położenia jest około 80 stop. — grubo za wysoko dla naszych dział W telefonie artyleryjskim słychać krótki meldunek: Bomby lecą. A zaraz po tym uspakajająca odpowiedź: Już setki leciały. Dalsze słowa zmiażdżył gwałtowny ryk grzmotu.

I gdy grzmot minął, zaległa głęboka cisza, przerywana tylko jękami rannych i sykiem palących się łusek amunicyjnych w parkach 120-mm na dziobie. Orientacja marynarzy jest błyskawiczna. Wystarcza krótki rozkaz, a wyrzucane gołymi rękami płonące łuski wylatują za burtę. Nikt nie pyta o niebezpieczeństwo, najgorzej tylko, że nic dokoła nie widać. Kłęby szarego dymu walą z rozbitej pławy, przysłaniając lepką, gryzącą zasłoną cały okręt. Jeszcze chwila i dymiąca pława znajduje się za burtą. Tymczasem głęboko pod pokładem, na samym dnie okrętu, gospodarze komór gaszą pożar, który się tam przedostał. Gdzieś za kominem bucha kłębami para, najwidoczniej maszyny, lub kotły, zostały uszkodzone; chyba nie wylecą już teraz; zresztą o to na pewno ktoś inny się martwi. Aż przykro patrzeć na drzazgi, które zostały z całego okrętu. Do dalszej walki nadają się tylko jedna „75" i jedna rufowa „120". Cała bateria dziobowa wybita, prawy „Oerlikon" wybity, obsługi „NKM'ów" zniesione, 50 ludzi rannych, niezdolnych do walki.

A jednak bój trwa nadal. Musi trwać dopóki choć część pokładu utrzymuje się na po-

Wystrzał z działa ORP „Garland"





Wachta na ORP „Garland"

wierzchni oceanu. Zresztą kazano nam doprowadzić konwój z dostawami do Związku Radzieckiego, więc doprowadzimy!

A wysoko, nad ociekającymi krwią pokładami, nad umarłymi i tymi, co pozostali przy życiu, by dalej bój prowadzić, powiewa nowiuteńka biało-czerwona bandera. Podmuch w momencie wybuchu zerwał starą, zastąpiono ją więc natychmiast inną. Świeże jej barwy lśnią teraz w polarnym słońcu o północy jak symbol zwycięstwa.

Nad ranem dowódca eskorty odsyła nas na własną rękę do Murmańska, celem uratowania życia ciężko rannych. Na pożegnanie salutuje nas i żegna słowami: God bless you, my very gallant ship. To uznanie obcego dowódcy, wyrażone nam na polu walki, było nam bardzo drogie. Tym bardziej, że pochodziło od oficera, który zyskał sobie dla swej dzielności szczere uznanie i podziw całego konwoju i eskorty.

Zaraz po odejściu obserwatorzy na pomoście zameldowali białą plamkę na horyzoncie. Przyjęliśmy ją za krę, jak dziesiątki innych dokoła. Przypatrując się jej bliżej, oficer wachtowy zauważył przytulony do jej krawędzi czarny punkt. Był to kiosk niemieckiego okrętu podwodnego, a biały dymek pochodził ze spalin dies-

(Dokończenie na str. 27)

Por. mar. Stanisław Habrowski

W szkole »wilków morskich«



Jeszcze jeden skok i już był schowany za pagórkiem, który doskonale krył go przed okiem szwabskiej linii, okopanej na drugim brzegu rzeki. Wyciągnął lornetę i obserwował ruch w niemieckich okopach. Zaczął liczyć gniazda karabinów maszynowych. Było ich dziewięć. Za nimi czerniały długim wężem rowy strzeleckie. Od czasu do czasu błysnął hełm jakiegoś szwaba, ktoś przebiegł kilka metrów, a dalej za linią na lewym skrzydle stała grupa kilku oficerów żywo nad czymś rozprawiających. I wszystko. Na odcinku tym trwała na razie cisza. I Niemcy i nasi szykowali się do natarcia. Powodzenie jego zależało w dużej mierze od tego, która strona lepiej się przygotuje, która będzie miała lepszy wywiad. Dobrze o tym wiedział zwiadowca I-szego Dyonu Artylerii Przeciwlotniczej —

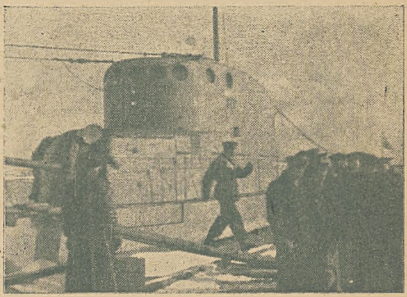


Ćwiczenia artyleryjskie na okręcie

Stefan Korb. To też cały swój spryt i umiejętność wykorzystywał jak najlepiej. Czołgał się, przylegał plackiem do ziemi, to znów zrywał się do krótkich, błyskawicznych skoków, zawsze przenikliwym okiem ogarniając wszystko dokoła.

Nic nie uszło jego uwagi. Był dobrym zwiadowcą. Wiedział, że wiele od niego zależy.

Ale czy wiedział wtedy tam w okopach pod Berlinem, że zostanie marynarzem? Nie. O tym napewno nie miał czasu myśleć. A dzisiaj? Dzisiaj w ławie szkolnej plutonu radiotelegrafistów jednostki szkolnej siedzi marynarz Stefan Korb, lat 16 — i małą postać pochyla nad arkuszem papieru, notując wykład. Wykładowca, bosman Pazderski, z uwagą patrzy na młodego marynarza. Dobry specjalista i instruktor, wie, że to co mòwi jest trudne do opanowania dla nieprzygotowanego. Radiotechnika sięga algebry i trygonometrii. Jest trudną specjalnością. Czy marynarz Korb daleko odbiega od innych, lepiej przygotowanych marynarzy? — Ma trudności, ale jak na młody wiek i słabe wykształcenie — trzeba powiedzieć, że dzięki swoim staraniom utrzymuje się na poziomie. Program szkoleniowy w większej części jest już przerobiony. Niedługo nastąpią egzaminy. Wykłady są coraz trudniejsze. Przyszli radiotelegrafiści słuchają: „W wypadku gdybyśmy zasilili jednorazowo obwód drgań, wówczas kondensator ładując się i rozładowując przez cewkę, ma formę



Powrót z ćwiczeń

drgań elektromagnetycznych. Pole magnetyczne wytwarzane w cewce przy zanikaniu ładuje kondensator raz w jednym raz w drugim kierunku, jednak napięcie na kondensatorze będzie co raz mniejsze..."

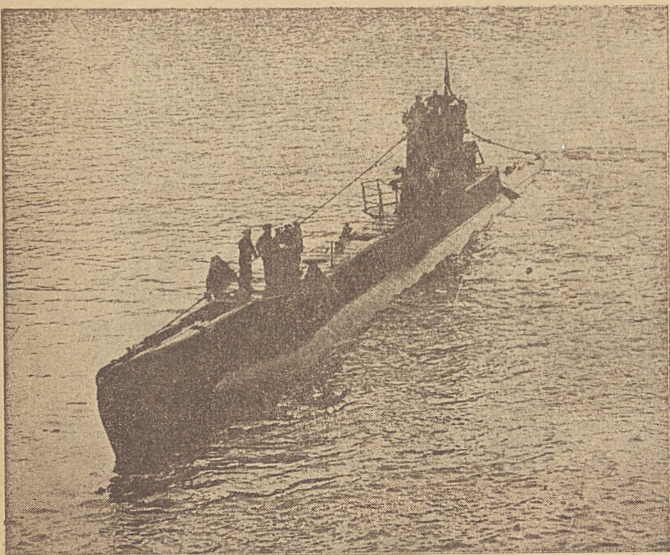
W słowa instruktora wpada marynarska piosenka śpiewana przez inny pluton ćwiczący na dziedzińcu. Pięćdziesiąt metrów od koszar, do posterunku zbliża się oddział wartowniczy — Warta stój! Zmianaa...

Bandery Marynarki Wojennej łopocą na masztach okrętów podwodnych. Słońce zapala iskrę na lufie karabinu wartownika stojącego na molo. Stare wilki morskie i młodzi marynarze żyją tu, godzinami twardej, codziennej pracy, budując gmach Odrodzonej Marynarki Wojennej.



E. Martuszewski

Okręty podwodne w ostatniej wojnie



ORP „Orzeł"

Po lotniskowcach, okręty podwodne są najmłodszą bronią morską. Po długim okresie eksperymentów, który rozpoczął się już w XV wieku próbami wenecjanina Roberto Valturio, myśl zbudowania okrętu pływającego pod wodą została urzeczywistniona przez Bushmana, żyjącego między rokiem 1742 a 1826. Jego „Żółw" przypominał swym kształtem orzech i był obsługiwany przez jednego tylko człowieka. Stany Zjednoczone użyły wynalazku Bushmana w swej walce o niepodległość. Wiek XIX przyniósł ze sobą szereg udoskonaleń związanych z ogólnym rozwojem przemysłu morskiego i żeglugi. Twórca pierwszego statku parowego Fulton interesował się również konstrukcją okrętów podwodnych. Zbudował on łódź o napędzie żaglowym na powierzchni wody i śrubowym pod wodą, posiadającą ster głębokości. Polak Stanisław Drzewiecki zastosował jako pierwszy akumulatory i peryskop w swych modelach. Na podstawie jego planu zbudowane zostały dla Rosji 52 okręty podwodne. W pierwszych latach XX wieku można było przystąpić do budowy seryjnej.

Pierwsza wojna światowa wykazała, jak groźną bronią może stać się okręt podwodny. Faszystowskie Włochy zbrojąc się, stworzyły najliczniejszą flotę podwodną Europy, chcąc w ten sposób uzyskać przewagę na Morzu Śródziemnym. Lecz gdy wojna wybuchła, Niemcy okazali się bardziej przedsiębiorczymi. O akcji okrętów włoskich słyszało się bardzo mało, natomiast okręty podwodne niemieckie rozwinęły ożywioną działalność na szeroką skalę. Udoskonalone U-boty mogły rozwijać na powierzchni morza szybkość do 18 mil na godzinę, w zanurzeniu zaś 8 mil na godzinę. Czas zanurzania się zredukowano do mniej więcej 30 sekund, zapasy ropy i żywności wystarczały na 6 tygodni. Jednak okręty podwodne napotkały na silną i również udoskonaloną obronę aliantów, technicy niemieccy uczynili jeszcze jeden wysiłek.

Niemieckie okręty podwodne wyposażono w torpedy kierowane akustycznie. W samej łodzi zastosowano specjalne rury (peryskopowe) dla dopływu powietrza do motorów spalinowych. Umożliwiło to okrętom podwodnym użycie motorów spalinowych w stanie zanurzonym, oszczędzając w ten sposób energię akumulatorów. Specjalne okręty podwodne 1600 t. wyporności (okręty zapoatrzeniowe) dowoziły żywność, torpedy, amunicję i paliwo do przebywających w terenie operacyjnym własnych okrętów podwodnych. Powyższe udoskonalenia zwiększyły rejon działania niemieckich okrętów podwodnych. Całe zespoły niemieckich U-botów atakowały bez przerwy alianckie konwoje na Atlantyku, a nawet także na wodach przybrzeżnych Ameryki. Udało się im nawet na kilka dni zaminować port New York. Lecz w końcu uległy w walce przeciwko przewadze alianckiej. Największą zasługę w ich zwalczaniu oddały: lotnictwo, Radar i skoordynowana organizacja sił morskich i lotniczych.

Radar wykazuje na daleką odległość obecność „obcych ciał" na powierzchni morza, samoloty odszukiwały i tropiły pirackie okręty podwodne. Mając do dyspozycji lotniskowce i liczne bazy lotnicze, leżące na wybrzeżach, samoloty alianckie miały możność stałego kontrolowania ruchów niemieckich okrętów podwodnych. To umożliwiało każdorazowo w razie potrzeby przedsiębranie przeciwakcji w celu ich zwalczenia. Klęska niemieckich okrętów podwodnych w ostatniej wojnie nie jest jednak dowodem — bezwartościowości tego rodzaju okrętów. Znaczenie ich jako broni morskiej jest, w dalszym ciągu wielkie i może się jeszcze powiększyć. Rozwój techniki, wysokie doświadczenie morskie i skoordynowane działania okrętów podwodnych z lotnictwem i jednostkami nawodnymi floty może stać się jednym z głównych elementów w wojnie morskiej.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA



Pierwsze oddziały desantowe floty radzieckiej w Porcie Artura.

— Ukończenie akcji zatapiania okrętów podwodnych. Admiralicja brytyjska doniosła, że akcja zatapiania okrętów podwodnych pozostałych z floty niemieckiej tzw. „Operation deadlight" została zakończona.

W działaniu tym 110 okrętów podwodnych niemieckich zostało zatopionych w najgłębszym miejscu na Atlantyku na wysokości płn. wybrzeży Szkockich. Część z nich została zatopiona przez jednostki morskie (m. in. ORP. „Błyskawicę") w celu zbadania najnowszych wynalazków wojennych ,inne zatopione zostały przez samoloty RAF.

■

— Postępy w technice wojny morskiej. Commander Kenneth Edwards, korespondent morskiej gazety „Daily Telegraph" pisze: W najbliższej przyszłości wszyscy oficerowie Brytyjskiej Marynarki Królewskiej przejdą kurs wiedzy o zwalczaniu ognia i uszkodzeń na okrętach podczas akcji bojowej. Nauka o utrzymywaniu na powierzchni morza uszkodzonych okrętów nazywa się „kontrolą uszkodzeń" (Damage Control). Koncepcja „kontroli uszkodzeń" weszła w życie na początku wojny, a doświadczenia uzyskane prowadziły do zmiany planów nowych okrętów. W sierpniu 1942 r. Admiralicja otworzyła w Londynie Szkołę Kontroli Uszkodzeń Marynarki Królewskiej (Royal Naval Damage Control School), którą przeszło dotychczas 7000 oficerów. Archiwa tej instytucji zawierają sprawozdania z każdego wypadku uszkodzenia lub zatonięcia okrętu, jaki miał miejsce podczas wojny. W Szkole istnieją dwa długie zbiorniki, w których dokonywuje się doświadczeń i demonstracji na modelach okrętów. Cdr. Edwards był obecny przy odtworzeniu zatonięcia lotniskowca Ark Royal (listopad 1941) i uratowanie krążownika Dido.

■

— Najbardziej skutecznym podwodnym materiałem wybuchowym, używanym podczas wojny przez Marynarkę Brytyjską jest Torpex, jak donosi Times z 20.11.45 r. Torpex używa się w granatach głębinowych, torpedach i minach. Torpex został wynaleziony i wyprodukowany przez arsenał w Woolwich. Stanowi on mieszaninę składników dawniej już znanych materiałów T.N.T., R.D.X. oraz prochu aluminiowego. Obok Torpexu w końcowej fazie wojny stosowano z powodzeniem Tritonal, składający się z mieszaniny T.N.T oraz prochu aluminiowego.

■

— Amerykańska Marynarka opublikowała szczegóły wynalazku wojennego, zwanego „Hedgehog]) (jeżozwierz). Jest to działo, które w ciągu sekundy wyrzuca 24 granaty głębinowe, rozrzucając je po powierzchni morza w formie eliptycznej. Przy zetknięciu z kadłubem zanurzonego okrętu podwodnego granaty wybuchają, jeżeli nie napotkają na żadną przeszkodę, toną nie eksplodując.

■

— 25-lecie Instytutu Arktycznego ZSRR. Niedawno obchodził Instytut Arktyczny ZSRR rocznicę swojego 25-lecia. W r. 1920 utworzono Północną Ekspedycję Naukowo-Eksploatacyjną w celu badania bogactw naturalnych Północy. Następnie została ona zreorganizowana w Instytut Arktyczny ZSRR. W r. 1932 ekspedycja instytutu odbyła na łamaczu lodów „Sibiriakow" podróż wzdłuż całej północnej drogi morskiej w ciągu jednego okresu nawigacyjnego.

W okresie 25 lat Instytut zorganizował około 300 różnych ekspedycji w celu zbadania wybrzeża wysp i mórz kraju polarnego. W wyniku tego na mapie radzieckiej Arktyki pojawiło się 150 nowych nazw geograficznych.

Prace Instytutu stały się podstawą nowej nauki o prognozach lodowych, podstawą pomyślnego rozwoju żeglugi morskiej na północnej drodze morskiej. Instytut arktyczny poświęca wiele uwagi geologicznym badaniom Arktyki. Geologowie Instytutu wykryli pokłady węgla pieczorskiego, tajmyrskiego, pokłady rudy na Uralu Południowym, węgiel na Czukotce.

Wielką wartość naukową przedstawiają prace Instytutu Arktycznego w dziedzinie meteorologii i geofizyki, jak również w dziedzinie biologii, przeprowadzone w Arktyce Radzieckiej. W ciągu 25 lat swego istnienia Instytut wydał 500 dzieł naukowych.

■

— Pamiątka wojenna. W Stanach Zjednoczonych wysunięta została propozycja, aby stary krążownik amerykański „Texas", który ma być wycofany z czynnej służby, stał zakotwiczony na stałe jako „pamiątka wojenna", podobny los ma spotkać transportowiec lotniczy „Enterprisse", który obecnie znajduje się jeszcze w użyciu.

■

— Odbudowa Kanału Bałtyk — Morze Białe. Południowa część Kanału Bałtycko - Białomorskiego wskutek działań wojennych uległa znacznym uszkodzeniom, ponieważ przez trzy lata przechodziła tędy linia frontu. Północna część kanału normalnie funkcjonowała w okresie całej wojny. Obecnie zostaje doprowadzona do stanu używalności południowa część Kanału.

Usuwa się liczne umocnienia obronne, wybudowane w czasie wojny w tamach i śluzach, podlegają rekonstrukcji główne tamy rezerwuarów wodnych, zniszczonych przez Niemców. Dla celów rekonstrukcji Kanału zostało przewiezione 500.000 kubometrów ziemi i materiałów budowlanych. Rozpoczęto odbudowę nowych bram śluzowych. W najbliższym czasie Kanał będzie całkowicie odbudowany na całej swej długości.

■

— Podział niemieckiej floty wojennej. Pomiędzy Związkiem Radzieckim, Anglią i Stanami Zjednoczonymi zawarte zostało porozumienie w sprawie podziału 1789 jednostek morskich poniemieckich jakie ocalały. Podział przedstawia się następująco:

	Anglia	USA	ZSRR
Krążowniki	—	1	1
Kontrtorpedowce i łodzie torpedowe	13	7	10
Okręty podwodne	10	10	10
Okręty transportowe	21	12	15
Inne jednostki	612	560	507

Z wyżej wymienionych jednostek Stany Zjednoczone otrzymają krążownik „Prinz Eugen" o wyporności 10.000 ton, a Związek Radziecki krążownik „Nurenberg" o wyporności 6.000 ton. Rząd angielski zaproponował odstąpienie niektórych ze swych jednostek Francji.

■

— Brytyjskie władze morskie ogłosiły, że niedługo przed końcem wojny Niemcy zaczęli produkować dwa nowe typy torpedy, które wykryto w stacji próbnej Eckendorf (Schleswig - Holstein) w ilości ponad 6000. Stacja ta jest chroniona ścianami i sklepieniem betonowym o grubości 20 stóp, dostęp do niej był silnie strzeżony przez baterie brzegowe i przeciwlotnicze.

Pierwszy typ — to torpeda kontrolowana drogą radiową. Była ona wypuszczana z wybrzeża i ciągnęła za sobą kabel, po którym wędrowały impulsy elektromagnetyczne, kierujące pociskiem do chwili osiągnięcia celu. Drugi typ — to torpeda akustyczna, o długości około 17 stóp, ładunek wybuchowy 600 funtów, kierowana ku celowi przez fale akustyczne, wydawane przez śruby okrętowe. Torpedy akustycznej nie można zmylić przez zmianę kursu celu, bowiem kieruje się ona zawsze ku źródłu dźwięku.

■

— Z. S. R. R. rozbudowuje linie żeglugowe za granicą. Związek Radziecki rozwijając handel morski szczególnie ze Stanami Zjednoczonymi A. P. uruchomił szereg regularnych linii żeglugowych z Ameryką. I tak w okresie ostatnich paru miesięcy uruchomiono stałe linie żeglugowe między Leningradem a New Yorkiem. Na linii tej kursują statki „Vilnius" i „Marszałek Goworow". Poza tym uruchomiono regularne rejsy statków między portami Morza Czarnego a Ameryką oraz między portami Morza Białego a New Yorkiem.

Związek Radziecki przejął też przedwojenną linię żeglugową między Leningradem a Stanami Zjednoczonymi, na której kursowały statki amerykańskie, zaprowadzając obsługę tej linii przy pomocy własnego tonażu.

Równocześnie z odbudową dróg żeglugowych z krajami zamorskimi Związek Radziecki uruchamia komunikację między własnymi odległymi wybrzeżami. W tym celu nawiązano komunikację morską między portami Morza Czarnego a własnymi portami Dalekiego Wschodu, oraz między Morzem Białym a Czarnym. Związek Radziecki przywiązuje do tych linii ogromną wagę, gdyż pozwala ona na nieograniczoną wymianę towarową między północnymi i południowymi, oraz zachodnimi i wschodnimi obszarami ZSRR.

■

— Bazy morskie dla Armii Międzynarodowej Narodów Zjednoczonych. Główne brytyjskie bazy morskie i lotnicze: Gibraltar, Malta, Singapoore i Hang-Kong zostaną oddane do dyspozycji Armii Międzynarodowej Narodów Zjednoczonych. Bazy morskie Stanów Zjednoczonych na wyspach Hawajskich i Guam, oraz na Pacyfiku będą prawdopodobnie również podlegały temu samemu zarządzeniu. Francja będzie musiała także oddać do dyspozycji Narodów Zjednoczonych bazę morską w Tulonie i lotniska wpólnocnej Afryce. Dwa razy w roku Międzynarodowy sztab wojskowyc będzie urządzał ogólnoświatowe manewry z udziałem wszystkich sił morskich, lądowych i powietrznych.

Brunon Dzimicz

Jak Morela zdobył „morską twarz"

Były to czasy, gdy to co znajdowało się na miejscu obecnej Gdyni, w ogóle mogło się obejść bez nazwy.

Pierwsze okręty Rzeczypospolitej, jak bezgniezdne kukułki, kotwiczyły przy nieosłonionych brzegach Kamiennej Góry lub oksywskich piasków i kotwiczyły źle, gdyż przy bardziej męskim podmuchu od morza można było, nie będąc żaglowcem, położyć się na boku na miękkich łachach piaszczystego pobrzeża. Takim był port macierzysty, bo drugi zatokowy Puck, nazywano „czworakami na błocie", tak mało było tam wody.

Kanonierka „Zuchwała" o nieco przytyłym kadłubie, przytomnie trzymała się dalej lądu, aby mieć sen i wachtę spokojną. Gdy ląd był dalej, kotwica pewniej chwytała.

O dwudziestej drugiej lunął deszcz. O dwudziestej czwartej zaczęło wiać. Mokre olinowanie okrętu, naprężone wilgocią zaczęło coraz głośniej się skarżyć... W tym czasie wachtę objął Maciej Morela, dziecko miechowskie, honorne i zacięte... Pcha się takich do marynarki wielu i szybko godzą się z morzem. A morze z nimi...

Wiaterek był od północnego wschodu, czyli od helskiej naftowej lampy, jak zwano pozostawioną przez szwabów latarnię morską. Fale rosły szybko, i ażeby w nocy można było je odróżnić jedną od drugiej, upiększyły się srebrzysto - białymi grzebieniami... Łańcuch kotwiczny tarł się i szurgał samotnie o kadłub i skrzeczał żałośnie, gdy niespokojny dziób podrywał go zbyt raptownie do góry...

Rura głosowa przyniosła krótki rozkaz: Rzuć drugą kotwicę... Maciej wiedział, że należy rozbudzić bosmana okrętowego, bosmanmata dziobowego, ale przecież już tyle razy widział jak to się robi pod okiem tej wysokiej morskiej władzy.

Po co im przerywać sen. Zrobi to teraz sam pod mrugającym przyzwalająco okiem księżyca, nieco ospałego.

Przypomniał sobie gadkę starych zejmanów:

„Jeśli młody księżyc leży, nie śpij, matros, bez odzieży"...

Ale miał przecież wachtę, więc nie było czasu zastanawiać się nad tym, jak należy spać. Czepiając się poręczy dotarł do hamulca kotwicznego i... poświst wiatru zagłuszył klaśnięcie kotwicy o wodę, łańcuch tylko wyskakując z kluzy głośno zaszczekotał... Na trzydziestu metrach zahamował...

Na tę noc miał przynajmniej spokój. Nad ranem, jeżeli wiatr nie okręci, bosman łatwo wydobędzie przy pomocy windy kotwicę, no a jeżeli inaczej, to się trochę pomęczy. Trzeba będzie wzywać holownik dla rozkręcania okrętu...

— Przynajmniej usłyszę parę fachowych klątw — pomyślał.

Raptem przypomniał sobie, że przecież za rufą jest przywiązana jolka, która służyła dla przywożenia z lądu spóźnionych amatorów krowiej podłogi i że lina, jak lina, czasami się przeciera.

Wracać z wiatrem ku rufie było znacznie łatwiej. Miał na sobie wiatrówkę i gumiaki, a prześlizgując się obok kuchni owiany jej ciepłem, poczuł się jak w luksusowej kabinie transatlantyku.

Na samej rufie przekonał się, że morze wcale nie oklęsło i wydało mu się, że chlapie tu gorzej, niż tam na przodzie, krajane dziobem. Jolka wyprawiała szalone harce. Gdy wpadała w poświatę rufowego ognia, zdążył zauważyć, że nabrała trochę wody i że niestety jedno z wioseł poszło w świat... Przypomniał sobie, że dowódca o ósmej kazał jolkę podnieść, ale porucznik miał swoje plany na wieczór i widocznie gdy wrócił przed północą, łodzi już nie chciało się podnosić... Trudno, przyjął wachtę! Jutro będzie musiał głowić się, aby bosman miał tyle wioseł, ile ma zapisanych u magazyniera...

Psia wachta, bo psia, ale jakoś czas szybko zeszedł i kwadrans przed czwartą z przyjemnością wsunął się do kubryku budzić Mietka Siwaka na następne warowanie...



Wracając zatrzymał się przy ciepłej kuchni, jednak coś go tknęło i poszedł rzucić okiem za rufę. Jolki nie było... Przetarty koniec świeżej przecież manilówki smętnie zwisał na przyburciu i jak mu się wydało merdnął nawet, jak złośliwa suczka ogonem. Wiadomo, najsampierw, splunął...

Dowódca, przewracając się na drugi bok, usłyszał ostatnie osiem uderzeń dzwonu na psiej wachcie. Czułe jego ucho ułowiło jakiś plusk na stronie zawietrznej... „Nie zaczynają przecież szorować pokładu", pomyślał. Naciągnął jednak gumiaki, narzucił na nocną koszulę płaszcz i wywindował się na górę...

Ciemność stawała się jakaś matowa i mleczna. Zaczynało pomału dnieć... Naraz, poza chmurami, wytrysnął nad horyzontem miedziany pawi ogon. Słońce przed wynurzeniem się, rozpędzało, niby wachlarzem, zbyt powolne, zaspane obłoki. Księżyc chorobliwie zbladł. Morze wyglądało zmurszałe i chropawe.

Rzucił okiem na rufę i ujrzał tam wachtowego marynarza, który obok kupy porzuconego ubrania, robiąc nad oczyma ręką daszek, uporczywie przyglądał się morzu w kierunku ku Gdańskowi...



— „Co wy tam turystę z Wólki udajecie!?“ — zagadnął.

Wpatrując się jednak w tym samym kierunku dojrzał raptem ciemny punkt, a obok znacznie mniejszy. Zerwał z szyi wachtowego nocną lornetkę. W jakiej mili od okrętu kołysała się wesołkowata jolka, a do niej już dopływał człowiek z wiosłem...

Zaśpiewały gwizdki pobudzonych matów... Alarmowo odziana załoga skoczyła do szóstki, bujającej się na belkach, zawiązując pasy ratunkowe... Bosman z całą wytwornością opuścił łódź. Szturchnęła lekko lśniący kadłub kanonierki, lecz sternik — mat gładko wymanewrował na swojej łupinie. W rękach załogi aż poginały się wiosła, tak wielka była ochota przyholować z powrotem honornego Morelę i najmniejszą pchłę morską Rzeczypospolitej — jolkę z ORP „Zuchwała“...



„Musowo!“ — Krzyknął jeszcze bosman na odjezdnem, ale otuchy zbędnem było dodawać...

Gdy przemęczonego Morelę wyciągnięto klubami na pokład, nie było żadnych mów, dowódca uścisnął mu rękę i dał łyk koniaku.

Chłopak nie bał się. Nie tylko uratował honor okrętu, ale wyrobił sobie „morską twarz“.

— Takie szczenię wilcze! Ho, ho... Cmokał bosman. A ja myślałem, że to jakaś panieńska jagoda, ta Morela...

Słońce przytulnie grzało w tym dniu na pokładzie kanonierki. W kancelarii pisarz otrzymał rozkaz, aby we wnioskach awansowych na starszych marynarzy na pierwszym miejscu był Maciej Morela.

Czy wiecie że.....

...mila morska ma 1852 m, a węzeł w języku żeglarskim jest określeniem szybkości równej 1 mili morskiej na godzinę. A więc duży okręt pasażerski płynący z szybkością 30 węzłów, płynie — inaczej mówiąc — z szybkością 55,5 km na godzinę. Żaglowce osiągające szybkość 12 węzłów płyną z szybkością 22 km. na godzinę.

O

...przed wojną 2500 km. tam chroniło Holandię przed zalewem fal morza. Długość tam holenderskich jest pięciokrotnie większa od naszego wybrzeża morskiego, licząc od Szczecina do Gdańska.



...proch strzelniczy użyto po raz pierwszy w bitwie morskiej w 1372 r. Pozornie jest to drobna kronikarska notatka, a jednak... Z chwilą użycia na okrętach wojennych prochu i armat zmienił się zasadniczy sposób prowadzenia bitew morskich. Przed tym poszczególne okręty wojenne służyły jedynie do przewożenia żołnierzy, a kiedy podpływały blisko do siebie umożliwiało im to stoczenie walki wręcz. Można powiedzieć, że pokłady okrętów przemieniały się wówczas w pole bitwy lądowej. Z chwilą użycia armat, obie nieprzyjacielskie floty mogły walczyć z sobą na dużą odległość. Przewrót, jakiego dokonało w sposobie prowadzenia wojny morskiej zastosowanie armat na okrętach wojennych, można porównać jedynie z następstwami wywołanymi zastosowaniem maszyny parowej na statkach i budowa ich z żelaza.

...przed wojną tonaż norweskiej floty handlowej był 9 razy większy niż wymagały tego potrzeby przewozowe Norwegii. Tonaż naszej floty był 9 razy mniejszy od naszych potrzeb.



...Krzysztof Arciszewski był banitą. Przegrawszy proces z niejakim Brzezińskim o majątek, oburzony — zamordował go, za co skazany na wieczystą banicję opuścił kraj w roku 1623 i zaciągnął się do wojska holenderskiego. Równocześnie uczęszczał na akademię w Leydzie, a w 1629 r. w randze kapitana wyjechał na wyprawę do Brazylii. Tam zasłynął zdolnościami i męstwem, w nagrodę za to dostał medal, nominację na generała i admirała. W b.r. mija 300 lat od chwili powrotu Arciszewskiego do kraju, gdzie mianowany generałem artylerii przeprowadził umocnienia w Zbarażu i miał powierzoną sobie obronę Lwowa w roku 1648. Zmarł w r. 1652, pochowany został w Lesznie. Pozostawił po sobie m. in. bardzo ciekawy opis Brazylii, którą zwiedził, jako jeden z pierwszych Polaków.

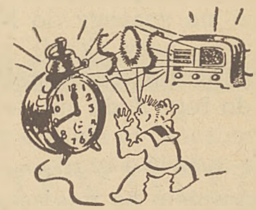
O

...w r. 1571 stoczona została pod Lepanto (na zachodnim brzegu Grecji) bitwa morska. Flota hiszpańsko-włoska pod dowództwem Juana d'Austria zadała flocie tureckiej decydującą klęskę. Korsarze tureccy wypływając z portów Północnej Afryki, opanowanej przez Turków, zagrażali poważnie nie tylko żegludze, lecz również wybrzeżu południowej Europy. Bitwa pod Lepanto złamała ich potęgę morską. W bitwie tej genialny twórca „Don Kichota“, Michał Cervantes Saawedra utracił lewą rękę.

...w La Coruna w Hiszpanii znajduje się latarnia morska zbudowana w 100 r. po narodzeniu Chrystusa. Mimo swego podeszłego wieku służy ona w dalszym ciągu żeglarzom pływającym po tamtych wodach.

O

...statki zbudowane ze stali lub żelaza służą 40 — 50 lat, podczas gdy statki drewniane tylko 10 lat.



...każdy statek jest zobowiązany nastawić swój odbiornik radiowy na falę 600 m. długości, między 15 — 18 minutą i 45 — 48 minutą każdej godziny. Na tej fali statki wzywające pomocy, nadają sygnał S.O.S.



...hiszpańska Niezwyciężona Armada licząca 4 galery, 4 galeasy, 94 duże okręty (od 130 — 1550 t. wyporności) oraz 30 małych okrętów (do 100 t. wyporności), miała tonaż ogólny mniejszy, niż największy transatlantyk czasów obecnych. Załoga jej liczyła za zadanie pokonać Anglię. Burze, potyczki z flotą angielską i niezdecydowanie hiszpań-7862 marynarzy i 20.670 żołnierzy, mających skich dowódców sprawiły, że wróciła ona do Hiszpanii jako pokonana.

Jak zostałem marynarzem?

Prawdę powiedziawszy, to już od samego dzieciństwa mówiono mi, że wszystkie znaki na niebie i na... pieluszkach wskazywały na to, że lubię pływać, a więc że zostanę marynarzem.

To mi oczywiście znakomicie ułatwiło decyzję, gdy stanąłem już jako pełnoletni mężczyzna przed komisją wojskową. Kiedy jednak miałem możność wybrania broni (przez małe „b"), trudno mi się było zdecydować.

Piechota?—Wprawdzie jest to królowa broni, ale że królowie są dziś niepopularni — rezygnuję. Artyleria? — Bóg wojny. Znałem jednego takiego faceta (ob. Mikado się nazywał), który też twierdził, że jest boskiego pochodzenia, i teraz nieboże, cierpi za to.

Lotnictwo? — Za nic w świecie. Jestem demokratą i na nikogo nigdy nie patrzę z góry.

W końcu została mi Marynarka (przez duże „m").

Myślę sobie: tam będzie raj. A trzeba wiedzieć, że miałem już w rodzinie wujka, który jak to teraz mówią był „związany z morzem". Miał on mianowicie knajpę „Pod kotwicą". I właśnie ów wujek wpajał we mnie w tym swoim przybytku morskim przywiązanie do morza i w towarzyskich rozmowach opowiadał mi nieraz o zwyczajach morskiej fauny, jak np.: „śledzik lubi pływać", „wystrzegaj się flondry". Jego zaś ulubioną piosenką była piosenka o tym, że marynarz w noc się bawi, a w dzień śpi w hamaku, że jeździ na spacery do New Yorku, a jak się domyśliłem, przy okazji nieźle spekuluje, bo skąd by miał dolarów pełno w swym worku? A jeśli do tego doda się, że w każdym porcie ma się narzeczoną, to stanęła przede mną wizja... e! wolę nie mówić o tym!

Przybyłem na miejsce pełen różowych myśli, starając się w oczach swej przyszłej władzy ujść za człowieka godnego ich towarzystwa, aby kiedy się znajdziemy w jakimś amerykańskim „Coctail bar", nie zrobić im wstydu.

— Moje uszanowanie panu bosmatemuowemu! — krzyknąłem do faceta, który na mnie zrobił wrażenie władzy.

— Nie jestem bosmatem, tylko matem — burknął niechętnie.

— Jeśli pan nie jest bosmatem a matem, przepraszam zatem — odparłem, w moim mniemaniu dowcipnie i rzeczowo.

Popatrzył na mnie z pewną (sam nie wiem czemu) dozą litości i pobłażliwości, stuknął się palcem w czoło i poszedł dalej.

Po jakimś czasie trafiłem jednak do celu.

— Będziecie w kompanii — powiedział mi jakiś facet, który zapisał moje nazwisko.

— Dziękuję uprzejmie. Strasznie lubię towarzystwo.

Ale już od pierwszego dnia zaczęły mnie opanowywać podejrzenia.

Przede wszystkim hamaki. Nie było żadnych hamaków tylko zwyczajne prycze.

— Ano trudno, niech i tak będzie. — Pomyślałem pojednawczo. Wieczorem oczywiście chciałem wyjść się pobawić. Przy wyjściu jednak spotkałem wartownika.

— Hola, a dokąd to?

— „Marynarz w noc się bawi" — zaśpiewałem mu w odpowiedzi.

I co myślicie, że puścił? Nawet nie chciał gadać. I w dodatku to był kolega z tej samej kompanii. Zdenerwowałem się i nazajutrz na pobudkę nie wstawałem. Wujcio z „Pod kotwicy" przecież śpiewał, że „marynarz w hamaku we dnie śpi". Że nie ma hamaków, a prycze, to nie moja wina.

Ale takich kolegów to miałem pierwszy raz w życiu. Ściągnęli z pryczy i jeszcze zaczęli się ze mnie nabijać. To mi już tak zepsuło nerwy, że czekałem wyjazdu na spacer do Ameryki, jak zbawienia. Chciałem nawet pożyczyć u kolegów trochę dolarów na drogę, ale żaden nie miał.

Wszystko było inaczej, niż wujcio śpiewał. Nie tracąc jednak nadziei, poszedłem do bosmata, który właśnie w tej chwili był bardzo zajęty rozmową z jakąś kobietą.

— Panie bosmacie, czy to prawda, że ma pan w każdym porcie narzeczoną?

W tej chwili usłyszałem jej cienki głos: „a widzisz, wszyscy tak mówią", a później nic już nie słyszałem. Kiedy się obudziłem w szpitalu, koledzy dopiero mi wyjaśnili, że wtedy właśnie pan bosmat rozmawiał ze swoją narzeczoną, która jest o niego strasznie zazdrosna i jak się dowiedziała o tym, że rzeczywiście on ma w każdym porcie narzeczoną, wtedy właśnie spotkało mnie nieszczęście.

— Wszystkiemu winien wujcio — myślałem nieraz. Z każdym dniem jednak zaczynało mi się to wszystko coraz więcej podobać. I nawet pan bosmat kiedyś powiedział, że z „tej ofermy będą kiedyś ludzie".

A potem, potem to szło coraz lepiej. I wtedy dopiero sobie przypomniałem, że wujcio śpiewał także, że „majtkiem na okręcie może być tylko chłopak zuch". Rzeczywiście — wujcio miał rację.

bis.

Na wesołej fali

ŁĄDOWANIE ALIANTÓW NA SYCYLII



Oficer z okrętu telefonuje do lotników: Na miłość boską! Zostawcie nam trochę miejsca do lądowania!

GDY OKRĘT TONIE...



Jedyny wypadek, kiedy kucharz okrętowy jest wytłumaczony...

CIEKAWE PRZEDSTAWIENIE

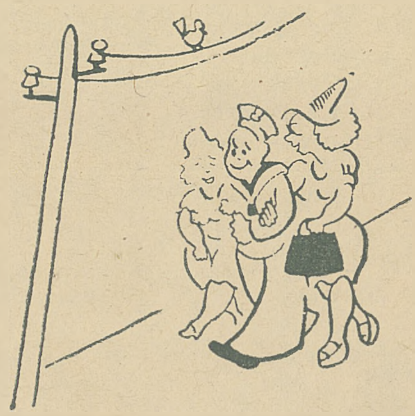
Do teatru w „Domu Marynarza", po rozpoczęciu przedstawienia, przybywa spóźniony marynarz Kotwicki.

— Proszę mnie wpuścić na widownię — mówi do biletera.

— Dobrze, możecie iść, tylko cichutko.

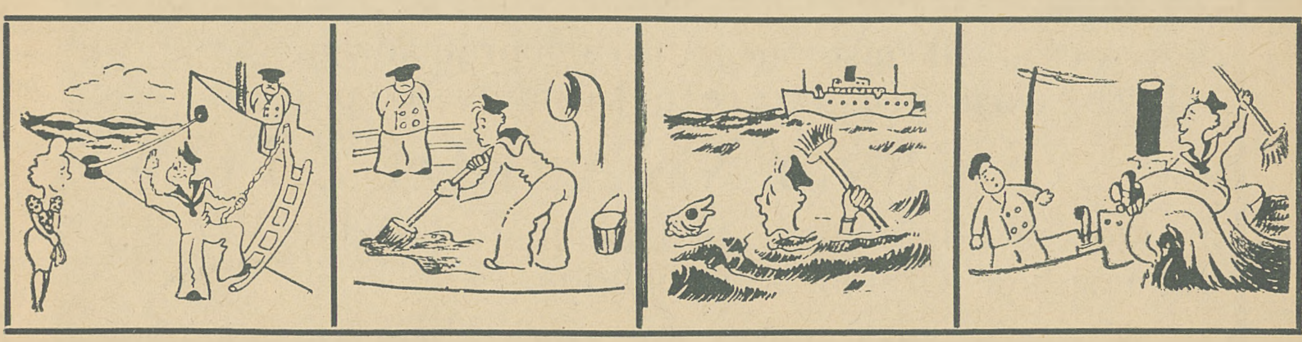
— Dlaczego? Czyżby wszyscy już zasnęli?

SIŁA PRZYZWYCZAJENIA



Nie tylko w czasie wojny marynarz dobrze czuje się w konwoju.

Przygody Kubusia-Marynarza



Bywaj Fipciu zdrowa —
jadę w świat daleki...
Wnet „załatwię się" z bosmanem
A gdy wrócę kapitanem
Będę twój na wieki..

Hejno! Kubuś, miły kotku!
Nim zostaniesz kapitanem
Nim „załatwisz się" z bosmanem
Weźno — pokład szczotkuj!

Kubusiowi od roboty aż pot
ciekł po brodzie.
Nagle fala go podmywa.
Cóż to? — Obok rybka pływa!
Gdzież ja jestem? Chyba w wodzie!...

Obowiązek przede wszystkim —
„Już wracam bosmanie!"
Więc choć cała postać zmokła
Z szumem wjeżdża znów na pokład
Kubuś na balmanie...

12-go kwietnia b. r. mija pierwsza rocznica śmierci Prezydenta St. Zjednoczonych Franklina Delano - Roosevelta, wielkiego męża stanu i szermierza idei nowego demokratycznego świata

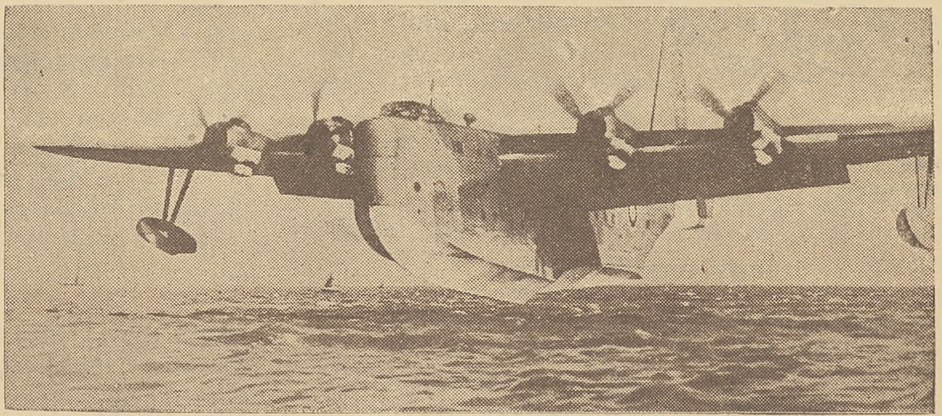


Jeden z współtwórców zwycięstwa nad faszyzmem, oddany przyjaciel Polski, zmarł w przeddzień klęski hitleryzmu. Rozpoczęte przez Zmarłego dzieło, dokończone zostanie przez Narody Zjednoczone.

NA USŁUGACH POKOJU

Potężne hydroplany, które w czasie gorących dni inwazji na kontynent służyły jako jeden z głównych środków transportów wojennych, stanęły obecnie na usługi lotnictwa cywilnego.

Na zdjęciu—hydroplan typu „Shetland".





„U-229" MIAŁA DOSYĆ WOJNY...

W bież. miesiącu mija rok, gdy w wyniku wielkiej ofensywy sowieckiej z jednej strony i alianckiej z drugiej, coraz większa ilość okrętów nieprzyjacielskich szła na dno, bądź poddawała się Sprzymierzonym. Na zdjęciu widzimy dowódcę i oficerów „U-229", jednego z pierwszych niemieckich okrętów podwodnych, który poddał się Aliantom. Stoją oni pod strażą polskich marynarzy.

Uwaga!

Począwszy od następnego n-ru wprowadzamy niezbędny dla Czytelników dział p. n.

SKRZYNKA POCZTOWA

w którym odpowiadać będziemy na wszelkie interesujące Czytelników pytania.

Listy kierować należy do **Redakcji „Marynarza Polskiego"**
Gdynia, ul. Sw. Piotra 12

Nowe samoloty na usługach „Lotu"

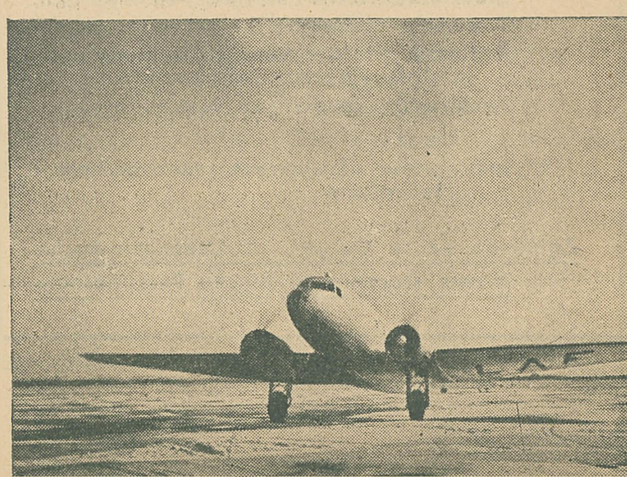
W dniu 18 marca na lotnisku Okęcie wylądowało 6 samolotów amerykańskich. Samoloty te dostarczone zostały jako pierwsza partia z zakupionych przez P. L. L. „LOT" z demobilu amerykańskiego. Załogi przybyłych samolotów pod dowództwem płk. Maurice Glasera powitane zostały przez przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji i P. L. L. „LOT".

W godzinach popołudniowych amerykańscy piloci podejmowani byli przez P. L. L. „LOT" wspólnym obiadem, na którym był obecny Attache Lotniczy Ambasady Amerykańskiej, płk. York.

Zakupione samoloty należą do typu „Dacota" i używane były w czasie wojny jako samoloty bojowe. Pomieścić mogą 24 pasażerów wraz z bagażem. Szybkość ich dochodzi do 400 km. na godzinę.

Po jednodniowym pobycie i zwiedzeniu stolicy, załogi dostarczonych samolotów odleciały do okupacyjnej strefy amerykańskiej. W pożegnaniu przed odlotem wzięli udział: przedstawiciele Min. Komunikacji i P. L. L. „LOT".

Samolot komunikacyjny P.!L. L. „LOT" Douglas L i 2



Z działalności okręgu gdańskiego „SPOŁEM"

Okręg gdański „SPOŁEM" z siedzibą w Gdyni rozpoczął prace na terenie województwa gdańskiego w drugiej połowie kwietnia 1945 r., obejmując swym działaniem teren o powierzchni 16,473 km. kw.

Mimo wielu trudności już w listopadzie ub. r. prawie normalnie pracowały:

Oddziały: Bytów, Elbląg, Gdańsk-Wrzeszcz, Gdynia-Port, Kartuzy, Kościerzyna, Kwidzyń, Lębork, Malbork, Słupsk, Starogard, Tczew, Wejherowo

Składnice: Puck, Sławno, Sopot, Sztum

Zaklady Przemysłowe: Gdańsk-Wrzeszcz, Gdańsk-Oliwa, Gdynia-Port

Młyny: Gdańsk, Gdańsk-Oliwa, Pelplin, Starogard

W chwili obecnej w końcowym stadium remontu znajdują się:

Fabryka Czekolady w Gdańsku-Wrzeszczu
Fabryka Cukierków w Elblągu
Fabryka Moszczów Owocowych w Elblągu
Fabryka Marmolady w Tolemku
Fabryka Mydła w Proszku w Elblągu

NASI GOŚCIE w GDYNI



Oficerowie z okrętu amerykańskiego „Nishmaha", pierwszego, który przybył do nas z ładunkiem „UNRRA"



Jean bel Khoul z Afryki Ekwatorialnej, jest pupilkiem załogi okrętu „Virginian"



Skośnoocy Annamici z załogi „Ocean Traveler"

LUDZIE MORZA



Por. mar. Talaga Stanisław

Do Marynarki Woj. wstąpił w r. 1921. Przez 2 lata pływał na monitorach Flotylli Wiślanej. Po ukończeniu kursu torpedo-minerów, w zimie był instruktorem w Szkole Specj. Morskich, w lecie pływał na jednostkach w Gdyni. W marcu 1928 wyjeżdża do Francji na wyższy kurs torpedowy, oraz na kurs regulacji żyroskopów.

Po ukończeniu kursu podwodnego pływania w czasie którego odbył podróż do kolonii francuskich w Afryce, był obecny przy budowie ORP „Żbik", którym wraca w marcu 1932 do kraju. Po 9-letnim pływaniu na okrętach podwodnych, zajmuje stanowisko jako kierownik poligonu torpedowego.

W 1939 r. bierze udział w walkach na Oksywiu w oddziale minowym, który „korkował" port gdyński.

Obecnie por. Talaga jest szefem składnicy min i torped.

ORP „Garland" w konwoju

(*Początek na str. 17-ej.*)

lowych motorów. Szliśmy największą szybkością, na jaką nasze uszkodzone maszyny mogły się zdobyć — 20 węzłów. Pomimo to odległość do okrętu podwodnego nie zmniejszała się. W pewnej chwili Niemcy zaczęli nawet nadawać większą ironię sytuacji! Teraz, gdy jesteśmy rozbici, niezdolni do pościgu, ze strzaskanymi działami, zjawia się przed nami na powierzchni w jasny dzień okręt podwodny! Odległość jest bardzo duża — około 15.000 metrów! Zaciskamy pięści, obserwując znikający powoli ku wybrzeżom Norwegii dymek.

W chwilę później nadlatuje od strony konwoju Anioł Stróż. Najwidoczniej zaniepokojony naszymi poczynaniami. Wiedzieliśmy wszyscy co to znaczy; za dziesięć, może za piętnaście, może dwadzieścia minut, obsiądzie nas cały rój „Junkersów". Mimo woli wzrok padał na rozbite lufy „Oerlikonów" i ciała poległych artylerzystów. — Mocny Boże!

Czekaliśmy 16 długich godzin. Dlaczego nie przyszli, tego nie rozumiałem wtedy, ani nigdy potem. Łup czekał gotowy, a widoczność była nadzwyczajna, na kilkadziesiąt mil. Czerwone ze zmęczenia oczy, walczące z ołowiem powiek, wypatrywały na próżno czarnych punkcików nad horyzontem.

Aż w końcu przylecieli! Tuż przed samym wejściem do Murmańska. Będąc już w zasięgu widoczności lądu, zauważyliśmy pod słońcem 9 sylwetek bombowców, nadlatujących wprost na nas. W niejednej świadomości błysnęła bardzo plastycznie myśl: koniec! Całe szczęście — eskadra przeleciała wielkim łukiem przed naszym dziobem, pokazując na kadłubach plamy czerwonych gwiazd. Ktoś z artylerzystów szepnął cicho: jesteśmy pod skrzydłami Związku Radzieckiego.

O.R.P. „Garland" wylizał się wkrótce z ran, działa naprawiono i stanęli przy nich nowi ludzie. Lecz ile razy przyjdzie maj, w całej swej wiosennej krasie, tym, co tam byli, staje przed oczyma ponury fiord Murmańska, w którego wodach pozostawiliśmy na zawsze długi rząd białych nieheblowanych trumien kilkudziesięciu naszych braci. Na obcej ziemi, daleko poza kręgiem polarnym Polska wzniosła nowy kurhan — i nowy pomnik swej sławy.

J.C.B.

Uwaga!

To są NIEMCY!

Pogwałcenie pokojowych traktatów, za które ludzkość w pierwszej wojnie zapłaciła ośmioma milionami poległych... Zbójecki napad na ziemie słabszych sąsiadów... Mordowanie ludzi innych ras i narodów, w imię wyższości rasy niemieckiej... Palenie miast i wsi... Bombardowanie ludności cywilnej... Zabijanie bezbronnych jeńców... Obrócenie całej Europy w jedną straszliwą fabrykę śmierci i męki... Stosowanie tortur, jakich nie znało średniowiecze... Dachau i Oświecim... Oranienburg i Majdanek... Buchenwald i Treblinka...

Za zbrodnie te ponosi odpowiedzialność nie tylko niemiecki faszyzm, którego czołowi przedstawiciele zasiadają dziś w sądzie norymberskim.

Hitlerowskiego knechta, który zabijał bezpośrednio wystrzałem, bagnetem, lub uderzeniem pięści, uzupełniał niemiecki lekarz, który zbrodniczo eksperymentował na ciałach nieszczęsnych ofiar obozów śmierci. Z żołnierzem Wehrmachtu, który strzelał znienacka do jeńców, współdziałał niemiecki inżynier, opracowujący naukowo bestialskie metody masowego uśmiercania ludzi i budujący fabryki, w których z tłuszczu ludzkiego wyrabiano mydło. Dla hitlerowskich mordów niemiecki intelektualista tworzył filozoficzny podkład. Niemiecki prawnik gwałt i bezprawie stosował jako prawo. Niemiecki nauczyciel głosił nową moralność nienawiści, mordu i wyższości rasowej. Niemiecka matka wychowała swe dzieci w kulcie dla bohaterów zbrodni i bestialstwa.

W zbrodniach tych uczestniczył czynem lub milczącą aprobatą cały naród niemiecki.







1 Wrzesień 1939 w Polsce
2 Rozstrzeliwanie zakładników
3 Fabryka mydła z tłuszczu ludzkiego w Gdańsku
4 Goering, Hess, Ribbentrop i Keitel na ławie oskarż.

NORYMBERGA jeszcze nie jest zapłatą!



Z życia Marynarki Wojennej R. P.



1. Nauka sygnalizacji w Szkole Specjalistów Morskich.
2. Warta przy okręcie podwodnym „Ryś".
3. Mat Potrac przy sterze w czasie ćwiczeń praktycznych.
4. Po całodziennej pracy należy się odpoczynek.
5. Najmłodszy marynarz w służbie Mar. Woj. Nazywa się Koran, ma lat szesnaście i wstąpił do Marynarki ochotniczo.
6. Czwarta kompania SSM w zdjęciu „rodzinnym".
7. Ćwiczenia praktyczne na okręcie podwodnym — nad wodą.
8. Kurs motorzystów w SSM.
9. Korzystajmy z zimy póki czas! Marynarze w wolnych chwilach z przyjemnością korzystają z ślizgawki.
10. Służba wartownicza przy jednostkach morskich jest mocno „przewiewna", ale za to zaszczytna!

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 27300, administracja 22129.

Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 45 zł, półroczna 80 zł. **Cena** egzemplarza 15 zł.

Ceny ogłoszeń: 1 mm w tekście (szer. 85 mm) 35,—zł, 1 mm za tekstem (szer. 54 mm) 20,— zł.